



17e séance du Conseil général

Législature 2016-2020

Jeudi 28 juin 2018 à 19h30

Salle du Conseil général, Hôtel de Ville

Procès-verbal

Présidence : Alain Vaucher (PLR)

Trente-cinq Conseillères générales et Conseillers généraux sont présent(e)s.

Présent(e)s : Bärtschi Francis, Belo Maria, Borel Pierre-Alain, Bosshart Nicole, Boukhris Karim, Brechbühler Thierry, Brossard Carmen, Bühler Pascal, Can Oguzhan, Cassard Christian, Chantraine Hughes, Christen Jean-Denis, Curtly Sarah, Erard Monique, Erard Nathan, Erard Sven, Fatton Marc, Favre Andy, Fivaz Blaise, Frutschi Marc, Gagnebin Monique, Gressot Julien, Haldimann Cédric, Jeandroz Françoise, Jobin Patrick, Lalive Jean-Emmanuel, Lièvre Assamoi Rose, Moser Claude-André, Othenin-Girard Michael, Roulet Paola, Schafroth Marc, Schneeberger Marina, Surdez Daniel, Ummel Christophe, Vaucher Alain

Excusé(e)s : Deschenaux Sven, Favre Lionel, Locatelli Silvia, Monard Anne, Morel Yves, Spoletini Giovanni

Le Conseil communal siège *in corpore*.

M. Alain Vaucher, Président : Bonsoir. Mesdames, Messieurs, je tiens à vous souhaiter la bienvenue à la dix-septième séance du Conseil général ce 28 juin.

Je dois vous signaler avoir reçu une lettre de démission du Conseil général datée du 12 juin 2018 de Mme Anne Monard. Je crois déjà savoir que M. François Perret la remplacera à partir du 1^{er} juillet.

17e séance du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Jeudi 28 juin 2018 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 10'580'000.- pour le traitement des micropolluants à la station d'épuration (DUBRE).
2. Rapport du Conseil communal relatif à une modification du règlement d'aménagement communal (RAC) pour le bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds ("Emmaüs", à la Joux-Perret) (DUBRE).
3. Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 2'066'500.- pour la participation financière à la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (DUBRE).
4. Motion du groupe UDC "Incitons les automobilistes à plus de civilité en Ville", déposée lors de la séance du 23 avril 2018 et non développée (report de la séance du 16 mai 2018).
5. Motion du groupe UDC "Des passages pour piétons... source de dangers ?", déposée lors de la séance du 23 avril 2018 et non développée (report de la séance du 16 mai 2018).

INTERPELLATION - MARQUAGE ROUTIER**Pour le PDC - Blaise Fivaz**

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs,

Le PDC s'interroge sur l'articulation de l'équipe des peintres dévolue au marquage routier et aux priorités qui sont données.

En préambule, nous convenons volontiers que le temps n'a pas été un allier durant les mois d'avril et de mai en raison des pluies constantes.

Cependant, si la priorité doit être donnée au rafraîchissement des passages pour piétons, des STOP et autres Cédez-le-passage, qu'en est-il par exemple des bandes cyclables qui sont invisibles à la rue du Collège et en grande partie effacées sur les rues Numa-Droz et Hotel-de-Ville.

Pourquoi ces exemples me direz-vous?

Lesdits marquages courent sur des centaines de mètres et lorsque les traces sont effacées, il faut au minimum trois personnes pour effectuer le pré marquage qui prend un temps considérable et est certainement un facteur de ralentissement pour ces travaux alors que deux hommes suffisent lorsque les marques sont encore visibles.

Vous l'aurez compris, le but de cette démarche n'est pas de remettre en cause l'excellent travail de l'équipe des peintres.

Le Conseil communal peut-il nous apporter des précisions.

Merci

Blaise Fivaz

Amendement du POP de la motion du groupe UDC "Des passages pour pétiens... sources de dangers ?"

"Le Conseil communal est donc prié d'étudier la sécurité garantie par les différents passages piétons et, si besoin, d'en améliorer le fonctionnement".

Remplace :

"Le Conseil communal est donc prié d'étudier la pertinence de conserver un certain nombre de passages pour piétons qui potentiellement posent des problèmes de visibilité et créent ainsi un réel danger, évitable à un autre emplacement".

*Pour le groupe POP
Francis Bärtschi*

Je vous signale encore que l'ordre du jour a subi des modifications, enfin une petite modification. En effet, il faut rajouter un point 0 pour l'élection, si vous avez déjà des candidats, d'un ou plusieurs remplaçants de Mme Anne Monard aux commissions suivantes : les infrastructures de l'urbanisme et énergie, l'intercommunale d'aménagement du territoire et l'intercommunale La Chaux-de-Fonds-Le Locle. Je vous propose donc de passer au point 0.

0 Election d'un membre du groupe des Verts à la commission des infrastructures de l'urbanisme et de l'énergie, à la commission intercommunale d'aménagement du territoire et à la commissions intercommunale La Chaux-de-Fonds - LeLocle, en remplacement de Mme Anne Monard, démissionnaire.

En remplacement de Anne Monard (Verts)

- commission des infrastructures, urbanisme et énergie : Stefano Giamboni
- commission intercommunale La Chaux-de-Fonds - Le Locle : on attendra la rentrée.
- commission intercommunale d'aménagement du territoire : Béatrice Thiémard

Rapport du Conseil communal **relatif à une demande de crédit de CHF 10'580'000.- pour le** **traitement des micropolluants à la station d'épuration dont** **CHF 1'058'000.- à la charge de la Ville**

(du 6 juin 2018)

au Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

La valeur d'une eau de bonne qualité est quasiment inestimable. Les stations d'épuration des eaux usées (STEP) contribuent grandement à préserver et renouveler cette ressource naturelle. Bien qu'elles soient dotées de systèmes de traitement efficaces, des résidus de produits chimiques d'usage courant parviennent cependant toujours dans les milieux aquatiques via les eaux usées. En effet, la technologie traditionnelle dont sont équipées les STEP ne permet pas de les éliminer, notamment les substances actives des médicaments, les biocides ou les agents anticorrosifs. En Suisse, ce sont les cours d'eau des régions densément peuplées ou vouées à une exploitation intensive qui affichent des concentrations particulièrement élevées de composés traces organiques (micropolluants).

Pour en tenir compte, la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) et son ordonnance (OEaux) ont été révisées le 1^{er} janvier 2016. Afin de protéger la faune et la flore aquatiques, de même que les ressources en eau potable, des STEP sélectionnées sur une base précise devront être

équipées, d'ici à 2040, d'étapes de traitement supplémentaires à même d'éliminer les composés traces organiques. Dans les régions où les cours d'eau sont particulièrement touchés, ces mesures permettront de débarrasser les eaux usées communales d'un large éventail de composés traces organiques.

Bases juridiques et procédure

Depuis 2016, la Confédération perçoit une taxe auprès de tous les détenteurs de STEP centrales pour financer les mesures contre les composés traces organiques (LEaux art. 60b, al. 1).

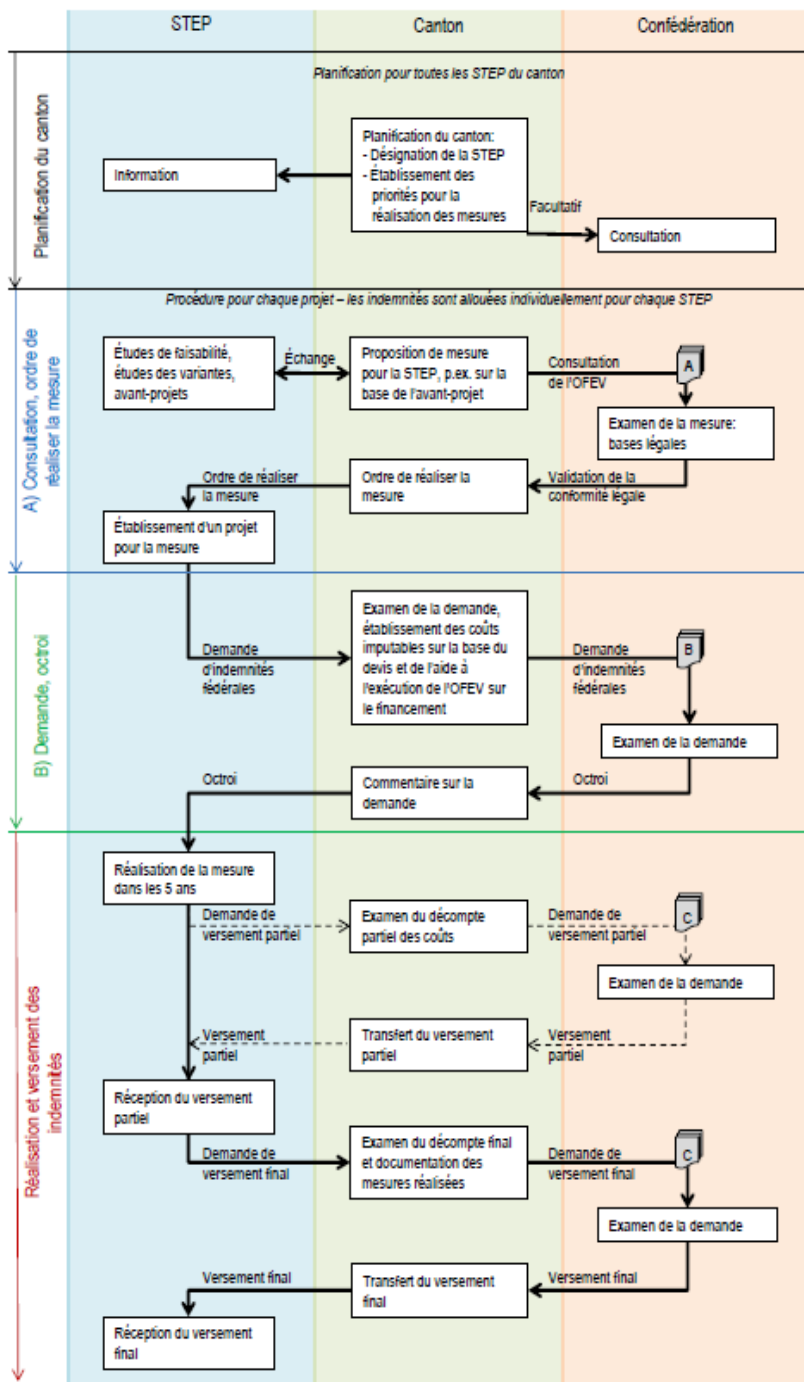
Le montant de la taxe s'élève annuellement à CHF 9.- par habitant raccordé à la STEP (LEaux art. 60b, al. 1 et OEaux art. 51a).

Les détenteurs de STEP sont exemptés de la taxe lorsqu'ils ont pris des mesures servant à éliminer les micropolluants (LEaux art. 61a) et qu'ils ont remis au canton le décompte final des investissements effectués (LEaux art. 60b, al. 2).

La Confédération alloue aux cantons des indemnités pour la construction et l'acquisition d'installations et d'équipements servant à éliminer les micropolluants dans les STEP, dans la mesure où ils sont nécessaires pour le respect des prescriptions sur le déversement d'eaux polluées dans les eaux (OEaux annexe 3.1, ch. 2, n° 8).

Les indemnités, qui se montent à 75 % des coûts d'investissement imputables, sont octroyées si la construction et l'acquisition d'installations et d'équipements a commencé avant le 31 décembre 2035 (LEaux art. 61a, al. 2 et 3), et ne peuvent être versées que si la mesure repose sur une planification adéquate, permet une protection efficace des eaux, est conforme à l'état de la technique et est économique (LEaux art. 63).

La procédure pour l'octroi d'indemnités (OEaux art. 52a, al. 3, et 61c à 61f) est illustrée sous forme schématique par la figure de la page suivante (tirée de *Élimination des composés traces organiques dans les stations d'épuration - Financement des mesures*, édité par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) en 2016).



Planification

Dans un premier temps, le Service de l'énergie et l'environnement (SENE) a informé le service compétent de la Ville que la STEP de La Chaux-de-Fonds ferait partie de celles ayant l'obligation de traiter les micropolluants.

La Ville a alors initié, en 2015, une étude de faisabilité, complétée par une analyse multicritère. Cette dernière a permis de choisir la technologie de traitement la plus adaptée au cas de la STEP de La Chaux-de-Fonds, soit celle par charbon actif.

Par la suite, un avant-projet a été commandé au bureau d'ingénieurs Holinger SA à Ecublens (VD). Le rapport élaboré au terme de cette étude a été transmis en août 2016 au SENE, qui l'a remis à l'OFEV pour examen de la mesure.

Ce n'est qu'en février de cette année que le SENE recevait la réponse de la Confédération et nous donnait son feu vert pour la suite de la procédure, en nous annonçant que le fonds cantonal des eaux contribuera à l'investissement initial du projet, en complément de la subvention de la Confédération plafonnée à 75 %, jusqu'au taux maximal de 90 % pour l'addition des contributions fédérale et cantonale (annexe 1).

Une synthèse technique et financière du projet ainsi qu'un planning de la réalisation figure dans un rapport établi par Holinger SA à l'issue de la phase d'avant-projet (annexe 2).

La mise en service du traitement de composés traces organiques est prévue au premier semestre 2022, pour autant que des aléas juridiques (oppositions, recours) ne viennent pas retarder cette échéance.

Projet Viteos de turbinage des eaux épurées

Viteos projette de pomper une partie des eaux épurées, environ 250 litres par seconde sur débit traité maximum de 550 litres par seconde, puis de les acheminer par gravité vers le Doubs pour les turbiner.

Le SENE a conditionné la réalisation de cette production d'énergie renouvelable au traitement préalable des micropolluants à la STEP.

Viteos et les services de la Ville ont dès lors étudié les synergies possibles entre les deux projets. Ainsi, les volumes nécessaires au traitement des

micropolluants et ceux pour le pompage des eaux épurées seront intégrés dans un même bâtiment, répartissant ainsi de manière efficiente les coûts d'investissement de l'infrastructure de base.

Par ailleurs, la Confédération exige que la mise en service du pompage-turbinage des eaux épurées soit postérieure à celle du traitement des micropolluants.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législature

Le traitement des micropolluants à la STEP fait partie des projets listés au chapitre 6 du rapport du Conseil communal relatif à la stratégie globale à adopter durant la législature 2016-2020 pour faire face au contexte financier.

Conséquences sur les finances

Investissement initial

Les coûts des différentes parties du projet sont résumés ci-dessous :

Objet	Investissement CHF
Génie civil	2'600'000.-
Équipements électromécaniques	3'600'000.-
Second œuvre	210'000.-
Tableaux électriques et automatisation	1'100'000.-
Chauffage, ventilation, sanitaire	60'000.-
Total intermédiaire	7'570'000.-
Études	750'000.-
Divers et imprévus	1'503'584.-
Total hors taxes	9'823'584.-
TVA 7.7%	756'416.-
Total TTC	10'580'000.-

Montant imputable à la taxe d'épuration

S'agissant de la STEP, l'investissement résiduel à la charge de la Ville sera financé par la taxe d'épuration et donc non soumis au frein à l'endettement.

	Taux	Investissement CHF
Investissement initial	100%	10'580'000.-
./ subvention fédérale selon LEaux / OEaux	75%	-7'935'000.-
./ subvention cantonale du fonds des eaux	15%	-1'587'000.-
Montant imputable à la taxe d'épuration	10%	1'058'000.-

Crédits budgétaires

Le crédit d'engagement sollicité se décline en crédits budgétaires annuels suivants :

720 - Station d'épuration	Crédits budgétaires CHF
2018	400'000.-
2019	1'500'000.-
2020	3'000'000.-
2021	4'600'000.-
2022	1'080'000.-
Total	10'580'000.-

Païement des subventions

En fonction de l'avancement du chantier, des demandes de versement partiel seront faites annuellement pour la subvention fédérale. Le solde de la contribution fédérale sera versé sur la base du décompte final des travaux.

A noter que la Confédération conditionne le versement de ses contributions aux disponibilités financières du financement spécial.

Les subventions cantonales – partielles et finale – seront versées conjointement aux paiements des contributions fédérales.

Amortissements et charges annuelles

Les amortissements sont déterminés par la moyenne pondérée, par élément fonctionnel, des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (RLFinEC). Le taux moyen s'élève à 4.1 %.

La charge d'intérêts est calculée sur la moitié de l'investissement au taux moyen des emprunts de la Ville, soit 2.5 %.

La charge financière calculée sur le montant net, après déduction des subventions, du crédit de CHF 10'580'00.- TTC pour la STEP peut être évaluée comme suit :

	Libellé	Investissement net CHF	Taux amort. %	Amortissement CHF/an	Intérêts annuels CHF/an	Charge annuelle CHF/an
	Station d'épuration	1'058'000.-	4.1	43'378.-	13'225.-	56'603.-

Les frais annuels d'exploitation de la nouvelle installation sont estimés à CHF 380'000.- compensés, dès l'année qui suivra celle de la mise en service du traitement des micropolluants, par l'exonération de la taxe fédérale de CHF 9.- par habitant raccordé, figurant au budget 2018 pour un montant de CHF 345'000.- (compte 720 31990130).

Au total, il en résultera une augmentation annuelle de dépenses financée par la taxe d'épuration estimée à CHF 91'603.-, soit environ 2,9 centimes par m³ d'eau potable vendu.

Conséquences sur les ressources humaines

Dans les frais d'exploitation, 0.3 EPT supplémentaire a été pris en considération. Comme deux départs à la retraite sont prévisibles jusqu'en 2023, il y aura alors lieu de reconsidérer l'organisation du personnel de la STEP pour y intégrer le traitement des micropolluants de la manière la plus efficiente possible.

Collaboration intercommunale

Ne s'agissant pas d'une STEP régionale, aucune collaboration intercommunale n'est envisagée.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

L'investissement permettra d'améliorer qualitativement le traitement des eaux usées et, par conséquent, de diminuer la pollution déversée dans le karst et le Doubs en aval de la STEP.

Néanmoins, le traitement des eaux usées de manière centralisée à la STEP, soit bien en aval des sources de pollution (habitants, industries), n'est pas de nature à sensibiliser la population sur les conséquences des déversements. L'idéal serait plutôt d'éviter de polluer l'eau potable en utilisant l'eau pluviale pour les besoins sanitaires et industriels.

b) Aspect social

Néant.

c) Aspect économique

Le crédit demandé est en adéquation avec l'application du principe pollueur-payeur. Les appels d'offres, qui sont susceptibles d'intéresser plusieurs entreprises locales, respecteront la législation sur les marchés publics et la directive communale relative aux acquisitions.

Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

La qualité des eaux du Doubs étant un aspect sensible des relations intercantionales et binationales, la diminution de la pollution déversée par la ville de La Chaux-de-Fonds dans cette rivière est de nature à favoriser son image auprès des populations riveraines et des autorités concernées.

Ce rapport a été présenté à la Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie le 30 mai 2018 qui l'a préavisé favorablement à l'unanimité des membres présents.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

Katia Babey

Le chancelier

Daniel Schwaar

Annexes :

1. Lettre du SENE du 26 février 2018
2. Rapport de synthèse de Holinger SA du 7 mai 2018

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

Vu un rapport du Conseil communal, du 6 juin 2018
Vu le préavis de la Commission de gestion des infrastructures, de
l'urbanisme et de l'énergie, du 30 mai 2018

arrête :

Article premier.- Un crédit d'engagement de CHF 10'580'000.- est accordé au Conseil communal pour le traitement des micropolluants à la station d'épuration.

Article 2.- Les subventions reçues seront portées en déduction du crédit d'engagement.

Article 3.- Ce crédit figurera au compte des investissements du centre financier 720 – Station d'épuration.

Article 4.- L'investissement sera amorti au taux moyen de 4.1 %.

Article 5.- Le montant du crédit sera indexé à l'indice suisse des prix à la construction de l'espace Mittelland pour le secteur de la construction en générale avec un indice de référence de 98.9 (octobre 2017, base octobre 2010 = 100).

Article 6.- Tous pouvoirs sont accordés au Conseil communal pour procéder aux transactions immobilières nécessitées par la réalisation de l'objet du crédit.

Article 7.- Le Conseil communal est autorisé à conclure les emprunts nécessaires au financement dudit crédit.

Article 8.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

Le secrétaire

Alain Vaucher

Thierry Brechbühler

M. Cédric Haldimann, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR a pris connaissance du rapport relatif à la demande de crédit pour le traitement des micropolluants à la station d'épuration. Il tient à remercier les auteurs de ce rapport technique et très complet.

Affirmons d'emblée que le groupe est favorable à cet investissement. Il est d'ailleurs nécessaire au vu des exigences de la Confédération, et plus généralement, d'un point de vue sanitaire pour la collectivité publique et écologique pour notre environnement. Si nous approuvons le contenu de ce rapport, nous souhaiterions toutefois soulever quelques questions ci-après.

Tout d'abord, d'un point de vue administratif, le rapport d'audition de l'Office fédéral de l'environnement fait mention, dans ses remarques à la page 3, d'incohérences et d'imprécisions dans le dossier transmis. Est-ce que ce dernier a pu être complété aujourd'hui ?

Ensuite, dans une vision d'avenir, nous souhaitons tous voir notre Ville se développer, ce qui engendra certainement une augmentation des eaux à traiter. Est-ce que l'installation est dimensionnée en conséquence ou devons-nous nous attendre à devoir agrandir l'installation dans un avenir à moyen terme ?

D'un point de vue écologique, pouvons-nous quantifier la diminution du niveau de pollution attendue dans le Doubs ? Cela est-il réellement significatif ?

Pour finir, d'un point de vue économique, deux questions : premièrement, quelle est l'incidence de cet investissement et de ses coûts de fonctionnement – comme on a vu que les coûts augmentaient – sur la taxe d'épuration ? Cette dernière connaîtra-t-elle une fluctuation ? Deuxièmement, est-ce que Viteos participe à ces installations de traitement des micropolluants, étant donné que cette infrastructure est une condition du Canton pour la réalisation de leur projet de turbinage ?

Pour conclure, nous profitons de ce rapport pour rappeler qu'en période de situation économique difficile, il est toujours important de planifier des investissements autofinancés. En effet, sans péjorer le bilan de notre Commune, ces investissements permettent d'amener des ressources à l'économie locale, en amenant des mandats aux entreprises qui connaissent également la crise financière. Il serait donc maladroit de ralentir ces investissements-là.

Nous sommes donc, vous l'avez compris, clairement favorables à ce crédit qui, de plus, est largement subventionné par le Canton et la Confédération. Merci de votre attention.

M. Thierry Brechbühler, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le présent rapport a retenu toute notre attention et se révèle être extrêmement technique et très bien détaillé. A ce titre, nous remercions les auteurs pour leur travail.

Le groupe UDC se réjouit de constater que nous avons l'opportunité de réaliser des travaux d'envergure à moindres frais, en grande partie grâce aux subventions de la Confédération et du Canton par le biais du fonds des eaux. Toutefois, une inquiétude de notre part nous gagne quant aux versements des subventions. La Confédération conditionne le versement de ses contributions aux disponibilités financières. En ce sens, nous espérons pouvoir compter sur un paiement des dites subventions dans un délai raisonnable.

A contrario, les diverses réalisations sur les infrastructures permettront à notre station d'épuration de devenir une des plus performantes de Suisse, ce qui est intéressant tant d'un point de vue écologique que pour l'image de notre Ville, qui se veut innovatrice.

La faible augmentation de la taxe d'épuration nous paraît supportable et nous pouvons, sans nul doute, accepter ce léger surcoût en regard des avantages dont nous allons jouir.

Nous pouvons néanmoins nous poser la question suivante : pour quelles raisons ce rapport nous est présenté en juin 2018 alors que les subventions sont accordées si les travaux débutent avant le 31 décembre 2035 ? Bien que ce projet soit autofinancé et subventionné, nous pouvons nous interroger sur la soudaine précipitation de cette demande de crédit.

Malgré ce petit bémol, le groupe UDC acceptera ce rapport.

Mme Marina Schneeberger, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP va accepter ce rapport et en remercie ses auteurs.

Les micropolluants, ces substances générées par notre société, demandent un investissement de CHF 10'000'000.- pour être traités. Le prix à payer pour le dysfonctionnement de notre société : des déchets, toujours des déchets.

La loi fédérale sur la protection des eaux oblige les STEP à s'équiper pour éliminer ces micropollueurs et finance en partie les travaux de mise aux normes. Mais la Confédération suisse a quand même mis un an et demi pour accepter le projet proposé par le SENE, qui lui, suivait une plainte de trois associations, ProNatura, le WWF et la Baule. Ces CHF 10'580'000.- seront payés par des subventions de la Confédération, du Canton et par la taxe d'épuration, donc par les habitants de notre Ville. Opération blanche pour les finances chaudes-de-fonnières.

La technologie choisie, charbon actif en poudre, suivi d'une filtration sur sable, est d'après les spécialistes la meilleure solution et la plus

adaptée à notre STEP. Nous les croyons volontiers. Cette technologie pallie aux conséquences induites par les micropolluants sans agir, malheureusement, sur les causes, qui, comme je l'ai déjà mentionné, sont générées par notre société de consommation.

Ce qui est réjouissant dans ce projet, c'est la collaboration intelligente avec Viteos. Lorsque les micropolluants seront plus ou moins maîtrisés par cette technologie CAP – je dis plus ou moins car ces filtres anti-micropolluants ne les filtrent pas entièrement – Viteos va mettre sur pied un système de pompage-turbinage des eaux épurées pour une production d'énergie renouvelable. Et soudainement, en 1922, à Biaufond, les eaux deviendront claires.

Merci de votre attention.

M. Alain Vaucher, Président : Je vous remercie. Pour le groupe socialiste, Pierre-André Borel. Pierre-Alain, pardon.

RIRES

M. Pierre-Alain Borel, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt du rapport qui nous est proposé ce soir.

D'emblée, on peut dire que nous avons beaucoup apprécié le contenu de ce rapport, même s'il est relativement technique. Il faut aussi dire que les chanceux qui participent à la commission des infrastructures ont pu bénéficier d'explications très détaillées et d'une certaine vulgarisation, ce qui n'était pas forcément inutile.

Notre groupe se félicite de l'objectif poursuivi par le rapport qui va très nettement améliorer la qualité de l'eau que nous rejetons. Si cela aura des conséquences non négligeables sur le Doubs, il convient toutefois de rappeler que l'eau que nous rejetons actuellement est déjà de très bonne qualité. Et il s'agit là de relever le bon travail et le sens de l'anticipation des Autorités qui nous ont précédés et qui ont permis à notre STEP d'être parfaitement calibrée pour les besoins d'aujourd'hui et en quelque sorte *up to date*.

En permettant aujourd'hui de traiter les micropolluants, on continue sur cette lancée en nous dotant d'un outil à la pointe, répondant parfaitement à toutes les exigences environnementales, alors que d'autres stations d'épuration moins aux normes nécessiteront, en plus du traitement des micropolluants, d'importants investissements supplémentaires pour arriver finalement au niveau de qualité de notre STEP.

On notera encore avec satisfaction que le financement de la Confédération arrive à point nommé pour réaliser les travaux souhaités. Ceci nous permet également de signaler qu'avec un financement à hauteur de 75% de la Confédération et de 15% du Canton, ce qui au passage est

assez exceptionnel, l'investissement de notre Commune sera finalement moindre, ce d'autant qu'il pourra entièrement être prélevé sur le fonds alimenté par la taxe sur l'eau. Ce qui évitera de grever les comptes de la Commune.

Nous avons toutefois deux questions. D'abord, est-ce que les travaux qui seront effectués permettront de régler les problèmes de débordements en cas de fortes pluies ? Et le cas échéant, comment régler ce problème ? D'autre part, a-t-on déjà un calendrier ou une ébauche de calendrier pour la mise en place du micro-turbinage ?

Comme vous l'aurez compris, notre groupe acceptera le rapport et son crédit. Je vous remercie.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En son absence, je vous lis l'intervention préparée par Anne Monard.

En Suisse, plus de 97% des eaux usées sont collectées dans les égouts, puis traitées dans une station d'épuration. C'est tout bénéf' pour la protection des eaux. Mais il n'y a pas de quoi se reposer sur ses lauriers. Un problème relativement nouveau ne cesse de s'aggraver : les micropolluants. Ils proviennent entre autres d'une foule de produits d'usage courant tels que les cosmétiques, les détergents, les médicaments, les contraceptifs, les rejets industriels, les pesticides et les engrais. Comme les stations d'épuration des eaux usées classiques ne les éliminent pas suffisamment, on les retrouve dans nombre de cours d'eau. Or, même présents en quantités infimes, ces polluants peuvent nuire non seulement aux organismes aquatiques, mais également à l'Homme. Ils représentent de plus un risque potentiel pour l'eau potable.

Dès le 1^{er} janvier 2016, de nouvelles dispositions pour les grandes et moyennes STEP ont été imposées par la Confédération. Pour financer ces mesures, une taxe de CHF 9.- par an, par habitant raccordé, est prélevée auprès des Communes concernées, ce qui représente CHF 345'000.- pour La Chaux-de-Fonds, somme que l'on devra payer jusqu'à l'année qui suivra la mise en service, soit si tout va bien 2022.

Les Verts ont insisté auprès de notre Conseil communal pour que le projet avance le plus vite possible, non seulement pour éviter de payer la taxe trop longtemps, mais aussi et surtout pour stopper la pollution du Doubs. Le feu vert de la Confédération n'a été donné qu'en février dernier.

Les indemnités versées par la Confédération se montent à 75% des coûts d'investissement servant à la construction et à l'installation des équipements pour éliminer les micropolluants. Le Canton, lui, subventionne pour 15% avec le fonds des eaux et les 10% restants sont imputables à la taxe d'épuration.

En commission, nous avons eu une magnifique présentation, très technique mais vulgarisée, de manière à nous permettre de bien comprendre le processus. Merci.

Le choix du traitement par charbon actif a été mûrement réfléchi. On souhaite bien sûr qu'à terme, cela s'avère être le bon choix.

Maintenant, les Verts souhaitent que rien ne vienne retarder la mise en service, qui est prévue pour 2022.

Vous l'avez compris, les Verts accepteront le rapport et voteront l'arrêté.

Les Verts souhaitent encore juste insister sur le fait que l'idéal serait d'agir bien sûr en amont, bien avant qu'il ne soit nécessaire de traiter les eaux usées. En page 8 du rapport, des pistes sont d'ailleurs avancées concernant l'utilisation des eaux pluviales pour les besoins sanitaires et industriels. Cela semble évident qu'il faut agir dans ce sens mais c'est bien difficile pour le citoyen lambda. Par contre, une sensibilisation de la population à l'usage modéré de cette ressource si précieuse qu'est l'eau potable devrait être également entreprise. Nous avons ici perdu la notion de la rareté de ce bien si précieux qui appartient à toutes et tous sur cette planète, nous qui n'avons plus qu'à actionner un robinet pour y avoir accès sans limite.

Deux questions encore. Est-ce qu'actuellement notre STEP a la capacité d'absorber les grosses quantités d'eau à traiter, telles que celles des mois de mai et juin de cette année ? Quelle proportion d'eau n'est pas traitée, puisqu'il y a des débordements ? A terme, ne devrait-on pas planifier les travaux de deux réseaux collecteurs différenciés pour les égouts et les eaux de surface ? La quantité d'eau à traiter serait moindre et donc moins coûteuse. Je vous remercie.

M. Blaise Fivaz, PDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PDC, comme aimait l'appeler notre ancienne Présidente – groupe très important – a pris connaissance avec attention du rapport du Conseil communal.

Le PDC est satisfait de cette démarche car elle entre dans ses convictions. En effet, la protection de l'environnement et des ressources naturelles est l'un des principes fondamentaux du PDC. Une nature préservée est le gage d'une bonne qualité de vie. La protection de l'environnement donne aussi de nouvelles chances à notre économie : la demande de nouvelles technologies durables augmente dans le monde entier.

La politique familiale du PDC est axée sur les défis qui se posent actuellement aux familles. Nous promovons une meilleure qualité de vie pour les familles, quel que soit leur mode de vie, également dans une perspective durable. Nous posons les bases du succès pour les générations futures.

Cette étude pour épurer les micropolluants répond donc bien à nos préoccupations : sauver notre planète et laisser à nos enfants un environnement viable, car si on regarde la nature bien en face, on sait qu'elle est malmenée par l'être humain, preuve en est toutes ces catastrophes naturelles qui surgissent au fil du temps. Bref, venons-en au fait.

Compromis bien helvétique, on veut diminuer les polluants mais ne nous stressons pas, nous avons jusqu'au 31 décembre 2035 pour assainir cette situation. Cela prête tout de même à sourire et c'est un peu léger. On se demande comment sont conduites ces réflexions. Cela dit, le PDC félicite nos Autorités qui ont initié dès 2015 une étude de faisabilité pour épurer les micropolluants et qui n'attendent pas le délai imparti par la Confédération.

75% de subventions fédérales et 15% de subventions cantonales. Qui dit mieux ?

Cerise sur le gâteau, Viteos se propose de turbiner ses eaux qui seront conduites directement dans le Doubs à la hauteur de la Maison Monsieur. Synergie fort intéressante entre ces deux projets et nous espérons vivement qu'elle aboutisse.

Comme quoi, s'engager pour la protection de l'environnement et des énergies renouvelables converge avec écologie et économie.

Vous l'aurez compris, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le PDC acceptera ce rapport.

Cependant, il se permet une question plus générale en relation avec les travaux et là, c'est l'esprit de clocher qui parle. En effet, les temps sont durs pour tout le monde et bien sûr pour les entreprises locales. Aussi et sachant que les marchés sont ouverts à tous, est-il envisageable de saucissonner les travaux de telle façon que les entreprises locales aient autant de chance, voire plus, que les grands groupes nationaux ou internationaux ?

Je vous remercie de votre attention.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. D'abord, je tiens à vous remercier de l'accueil que vous réservez à ce rapport et à cette sollicitation de crédit importante, mais c'est vrai, et les paroles des uns et des autres en témoignent, tout à fait enthousiasmante.

Permettez-moi en préambule de souligner que nous allons parler ce soir de trois dossiers que vous connaissez bien, presque aussi bien que nous, puisque nous avons eu l'occasion d'échanger à leur sujet à de multiples reprises et il a fallu attendre longtemps, pour certains, une fin heureuse. Mais il me semble que dans les trois dossiers, on est assez proche du Happy end.

Le premier dossier porte sur l'installation d'infrastructures de traitement des micropolluants à la STEP. Pour rappel, et j'aimerais aller dans le même sens que M. Borel, je le remercie d'avoir relevé cela, notre STEP est aujourd'hui déjà extrêmement bien équipée, notamment avec le processus d'élimination de l'azote par nitrification et dénitrification. Ce n'est pas le cas dans toutes les STEP de Suisse, ce n'est pas le cas dans toutes les STEP des villes du canton. Donc en essence, c'est même la seule STEP du canton, à l'heure actuelle, qui est équipée de ce processus. Ce qui explique aussi que le crédit que nous sollicitons sera vraisemblablement nettement moins élevé que ceux que devront solliciter les autres communes du canton dont la STEP est concernée.

A noter encore qu'avec le traitement des micropolluants, notre STEP sera la première à être équipée de cette installation dans le Canton de Neuchâtel. Mais ce sera une première durant un temps court, parce que les autres suivront de manière tout à fait cadencée, selon nos informations. Donc il faudra profiter des quelques mois durant lesquels nous serons premiers.

Cet investissement sera bénéfique, évidemment, pour le bassin de la Ronde, mais également pour le Doubs. De surcroît, il est largement financé par le fonds fédéral de traitement des eaux usées et par le Canton. Pour rappel, depuis 2016, toutes les communes suisses participent à l'alimentation d'un fonds fédéral à hauteur de CHF 9.- par habitant, soit, pour la Ville de La Chaux-de-Fonds, près de CHF 350'000.-. Dès le moment où une commune a installé des infrastructures de traitement des micropolluants, elle est exonérée du versement au fonds fédéral. Cependant, une telle infrastructure est coûteuse pour la Commune et génère un coût d'entretien malheureusement légèrement supérieur aux CHF 350'000.- de la taxe, c'est-à-dire estimé pour notre Ville à CHF 380'000.-.

Quatre critères permettent de prétendre à un financement d'une installation de traitement des micropolluants par la Confédération et immédiatement en 2015, cela a été relevé par Blaise Fivaz, les services communaux pressentent que nous parviendrons à répondre à l'un ou l'autre de ces critères. Il suffit d'avoir un seul critère pour être retenu. Selon le premier critère, une STEP peut prétendre au financement fédéral si elle fonctionne pour un bassin de 80'000 habitants. Evidemment, ce n'est pas le cas pour notre STEP. Selon le second critère, une STEP peut prétendre au financement fédéral si elle déverse ses eaux traitées directement dans un lac. C'est le cas pour la STEP du canton, au moins, mais ça n'est pas le cas pour notre STEP. Selon le troisième critère, une STEP peut prétendre au financement fédéral si les eaux qu'elle déverse dans un cours d'eau dépasse les 10% des eaux de celui-ci. Ici, c'est évidemment le cas, puisque la Ronde est plus un ru qu'une rivière. Enfin, selon le quatrième critère, une STEP peut prétendre au financement fédéral si elle se trouve

dans un environnement hydrogéologique spécial. C'est le cas ici avec notre sous-sol karstique et les nappes phréatiques. Notre projet est donc jugé doublement nécessaire par la Confédération. Il a cependant fallu attendre. Je sais que ça a généré quelles interrogations, quelques frustrations, y compris au Conseil communal et dans les services communaux, et il a fallu s'inscrire dans une liste tant les demandes à la Confédération sont aujourd'hui nombreuses.

Nous y sommes enfin. Le Conseil communal et les services en sont heureux et visiblement, vous aussi. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, dès le premier semestre 2022, notre environnement direct sera libéré des nuisances des micropolluants.

Une remarque à la prise de parole du POP sur les micropolluants, qui sont générés par notre société de consommation, en nuancant un peu – encore que, peut-être que ça fait partie d'un volet de la société de consommation suivant comment on la définit – puisqu'une grande part des micropolluants qui arrivent à la STEP sont générés par les hôpitaux, par notre Hôpital. En d'autres termes, le meilleur moyen de réduire drastiquement les micropolluants serait d'accepter la fermeture de l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds. Vous en conviendrez, ce n'est pas la bonne solution. Nous préférons donc largement installer des infrastructures de traitement des micropolluants.

Le PS et les Verts s'inquiètent de manière tout à fait justifiée des débordements à la STEP, débordements qui sont malheureusement réguliers. Effectivement, la STEP a une capacité maximale de traitement des eaux qui est inférieure aux besoins. Notre STEP traite $0,55\text{m}^3$ par seconde, alors que nous avons vu, par exemple à la fin mai, des débits qui atteignaient parfois les 25m^3 par seconde. Imaginez le différentiel entre la capacité et le besoin dans les extrêmes. A noter que jusqu'à $2,5\text{m}^3$ par seconde, les eaux passent au travers du bassin d'eau pluviale, qui est muni d'un dégrilleur. Donc ces eaux-là ne sont pas traitées, mais sont "dégrillées", et au-delà de $2,5\text{m}^3$ par seconde, les eaux sont déversées directement dans la Ronde par un canal de contournement de la STEP, c'est ce qu'on appelle les débordements. Voyez, là encore, le différentiel entre les chiffres que je vous donne de capacité de la STEP même au-delà des eaux traitées et des épisodes, qui sont heureusement relativement rares mais qui arrivent chaque année, de 25m^3 par seconde. Je tiens à préciser que le problème des débordements réguliers de la STEP, entre 10 et 20 fois par année, ne sera pas résolu par les travaux qui sont ici présentés.

Cela dit, dans le cadre du plan général d'évacuation des eaux, qui vous sera soumis cet automne, nous sommes à bout touchant, nous sommes en train de le relire. Donc c'est cette fois absolument certain, vous pourrez vous saisir de ce plan général d'évacuation des eaux cet automne. Deux mesures sont prévues afin de limiter l'impact des déversements

d'eau non traitée. La première mesure consiste à augmenter la capacité de dégrillage du bassin d'eau pluviale existant pour la portée de $2,5\text{m}^3$ par seconde actuellement à 4m^3 à 6m^3 par seconde à futur. Vous noterez que nous ne pouvons prévenir les débordements lors des orages les plus violents, je faisais tout à l'heure référence aux orages de fin mai, avec 25m^3 par seconde. Et la deuxième mesure prévoit l'aménagement, en aval de la STEP, d'un lit filtrant composé d'éléments naturels tels que des roseaux, qui permettront d'améliorer le traitement biologique des eaux déversées au-delà de la STEP. Ces mesures vous seront présentées et pourront être largement commentées. Mais naturellement, à la suite de la présentation du plan général d'évacuation des eaux, qui est une forme de planification, le Conseil communal devra remonter avec des crédits spécifiques, sollicités auprès de votre Autorité.

Les Verts demandent également s'il ne s'agirait pas à terme de planifier les travaux de deux réseaux collecteurs séparatifs. Vous n'êtes pas sans ignorer que jusqu'en 2010, la Ville prévoyait de construire un nouvel exutoire vers le Doubs et de se doter d'un réseau séparatif dans la moitié ouest de la zone urbanisée. Le coût de ce projet, soit plus de CHF 60'000'000.-, Mesdames et Messieurs, s'est révélé, aux yeux du Conseil communal, rédhibitoire. Le plan général d'évacuation des eaux s'est donc orienté vers de nouvelles solutions. Dans les grandes lignes, celles-ci prévoient d'intervenir en amont et en aval du réseau unitaire existant. En amont, il s'agit de limiter le débit d'eau pluviale déversé dans les canalisations publiques. Pour respecter cette exigence, les propriétaires privés ayant des surfaces imperméables importantes devront dès lors prendre des mesures d'infiltration et de rétention. Quelques-uns ont déjà été soumis à cette règle lors de nouvelles constructions. Et puis en aval, ce sont les mesures à la STEP que je viens de vous expliquer, donc le nouveau dégrilleur et le lit filtrant.

Le PLR pose la question des mentions d'imprécisions et d'incohérences faites par la Confédération. Evidemment, c'est résolu, c'est même parfaitement résolu. La Confédération a été très satisfaite du rapport final et a donné son feu vert.

Vous posez, au PLR, également la question de la participation de Viteos pour des installations utiles pour le micro-turbinage. Le moment venu, Viteos prendra à sa charge l'ensemble des coûts inhérents au micro-turbinage des eaux épurées, y compris les plus-values et les compléments sur le bâtiment commun prévu pour le traitement des micropolluants et les installations de pompage de Viteos pour le micro-turbinage.

Pour le parti socialiste, nous n'avons pas de calendrier de la part de Viteos. Mais selon les derniers échanges que nous avons eus avec Viteos, ce projet reste une priorité.

Le PLR pose encore la question de l'incidence de cet investissement sur la taxe d'épuration. Les charges de fonctionnement induites par cet

investissement n'auront pas d'incidence sur la taxe d'épuration. En 2016, cette dernière a déjà été augmentée pour tenir compte de la législation fédérale en la matière qui soumet, depuis lors, comme je l'expliquais tout à l'heure, une taxe de CHF 9.- par habitant. Nous n'aurons pas besoin, avec ces travaux-là, du moins, d'augmenter la taxe d'épuration. Mais ensuite viendront toutes les mesures qui seront générées par le plan général d'évacuation des eaux, qui vous seront présentées avec des sollicitations de crédit, et nous n'avons pas encore de perspective financière pour ces mesures-là. Mais par rapport au crédit qui est aujourd'hui discuté, il n'y aura pas d'évolution de la taxe d'épuration.

Le PDC nous demande s'il est possible de saucissonner le crédit. Le PDC connaît la réponse. Evidemment, c'est non. Nous sommes liés au marché public, et dès le moment où nous avons des CFC qui sont en-dessous des seuils des marchés publics, naturellement, nous n'allons pas nous amuser dans ces CFC-là à ouvrir des marchés publics, et nous privilégierons les entreprises locales, bien évidemment. Mais sur les CFC pour lesquels nous devons ouvrir les marchés publics, *Inch'Allah* si vous me passez l'expression. Et puis il y a aussi, vraisemblablement, je ne saurais pas vous dire lesquelles, mais un certain nombre de spécialisations où de toute façon nous ne trouverions pas les entreprises dans le Canton. Voilà la réponse au PDC.

Il me semble que j'oublie une question du côté du PLR, mais M. Haldimann, le cas échéant, ne manquera pas de me la rappeler.

M. Karim Boukhris, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Suite à la réponse du Conseil communal, je ne sais pas si j'ai bien compris la question du PDC.

Je ne suis pas sûr que l'idée était de saucissonner les demandes, mais d'étaler les travaux pour que les petites entreprises puissent également travailler. C'est un principe qui avait été appliqué à la Transjurane, où des bouts de Transjurane avaient été faits par tronçons pour que les petites entreprises locales puissent également soumissionner de manière concurrentielle face à des gros groupes qui auraient fait des gros travaux en un seul coup et qui demandaient beaucoup de personnel pour pouvoir assurer ces choses-là.

Je pense que la question du PDC était de savoir si on pouvait faire des travaux par paquets, histoire que des petites entreprises puissent également soumissionner de manière concurrentielle. Je vous remercie.

M. Cédric Haldimann, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Effectivement, on avait une quatrième question, qui était d'un point de vue écologique, demandant si vous pouviez quantifier la diminution du niveau de pollution attendu dans le Doubs.

Et je profite d'avoir la parole pour revenir sur ma question concernant Viteos. C'est normal qu'ils payent leur plus-value à leur installation, puisque c'est pour eux, pour produire de l'électricité. Mais étant donné qu'ils ont besoin de cette centrale de micropolluants, si on n'avait pas fait cette centrale, ils n'auraient pas pu faire leur centrale de turbinage. C'était la question de savoir si vous vous étiez approché de Viteos pour savoir s'ils finançaient aussi la centrale de traitement des micropolluants, qui paye la plus-value et leur installation. C'est relativement normal. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Pour la diminution du niveau de pollution attendu pour le Doubs, l'étude faite pour le traitement des micropolluants ne quantifie pas la diminution de la pollution dans le Doubs. Ce serait extraordinairement difficile de le faire, parce qu'il y a toutes sortes d'éléments qui déstabilisent la santé du Doubs aujourd'hui. Il y a bien sûr les stations d'épurations, dont dans les stations d'épuration les micropolluants. Les micropolluants ne sont qu'une partie, vraisemblablement, du problème qui vient des stations d'épuration. Il y a également les produits qui sont utilisés par l'agriculture, et à cela viennent encore s'ajouter les éclusées. Et personne, dans les scientifiques qui travaillent sur l'état sanitaire du Doubs, n'est capable de déterminer clairement quel est le facteur qui est prédominant. Les analyses, les réflexions ou les interprétations, finalement, les plus convaincantes font état du croisement de ces différents facteurs qui, l'un multiplié par l'autre, génèrent une déstabilisation particulièrement forte de la santé du Doubs. Donc très difficile de mesurer ce que cela produira, mais par contre, on sait que ce sera une amélioration, et de ce point de vue-là, la Ville entend agir de manière responsable en respectant les exigences fixées par la Confédération. Ce sera bénéfique évidemment pour le Doubs, mais ce sera encore plus bénéfique pour la Ronde et son charmant vallon.

Les questions du PLR. Deuxième question du PLR, qu'est-ce que c'était... ? Viteos, oui. C'est bon. Viteos. Si les infrastructures que nous construisons étaient nécessaires sur le plan technique pour Viteos, nous pourrions entrer en matière. Ce qui sera nécessaire à futur dans les infrastructures de la STEP pour Viteos sera construit spécifiquement par Viteos et financé spécifiquement par Viteos. En fait, Viteos a un besoin du traitement des micropolluants pour son projet sur un plan essentiellement politique. C'est-à-dire que lors des premiers contacts pour le traitement des micropolluants par Viteos, qui est un projet qui date aujourd'hui de plusieurs années, alors que nous n'avons pas encore le calendrier de l'installation des infrastructures de traitement des micropolluants, nombre d'associations environnementales, y compris les associations de pêcheurs, ont répondu très clairement à Viteos : il y aura opposition au projet s'il n'y a pas d'abord le traitement des micropolluants. Et de fait, le projet de Viteos

sans traitement des micropolluants, dans la procédure de permis de construire, devient un peu aléatoire et deviendrait très vraisemblablement assez impopulaire. Donc il y a là quelque chose plus de politique que de technique et c'est évidemment extrêmement difficile à quantifier. D'une certaine manière, de toute façon, ce que nous allons réaliser, nous le réaliserons tel qu'il est prévu, avec et sans micro-turbinage par Viteos. Et si Viteos arrivait quelques années après en nous disant « *Ah, et bien sur cette base-là, on va faire du micro-turbinage* », naturellement, on ne ferait absolument rien payer aux installations existantes de manière *ante*. Parce qu'on pourrait pousser plus loin le raisonnement en demandant à Viteos, finalement, de financer de manière rétroactive la construction de la STEP elle-même, puisque sans STEP, il n'y aurait pas de possibilité de micro-turbinage. Donc on voit ici que dans la négociation, on est quand même assez mal pris, mais le partenariat, sinon, est très bien établi avec Viteos.

M. Alain Vaucher, Président : Merci. Je redonne la parole, pour le groupe UDC, à Thierry Brechbühler, que j'ai lamentablement spolié tout à l'heure.

M. Thierry Brechbühler, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il me semble que je n'ai pas eu de réponse à ma question quant à la précipitation de la présentation de ce rapport, en lien avec le délai de 2035.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Oui, bon. Bien sûr, on aurait pu attendre, par rapport aux normes de la Confédération. Mais pour le Conseil communal, il était évident que dès le moment où on pouvait agir sur le traitement des micropolluants, il fallait le faire. Pour le bassin de la Ronde, pour le Doubs, même si on n'a pas mesuré exactement les effets produits et qu'il y avait peu d'intérêt, y compris financier, finalement, à attendre le dernier moment. Donc la priorité était véritablement d'aller plus vite et d'ailleurs je vous avais promis ce rapport, déjà, sauf erreur, pour 2016 ou 2017. Mais il a fallu attendre que la Confédération nous donne son feu vert.

Donc pour nous, c'est une priorité d'agir dans ce domaine-là le plus rapidement possible, étant donné qu'*in fine*, de toute façon, nous allons toucher les 90% de subventions promises.

L'arrêté est accepté par 34 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal

relatif à une modification du règlement d'aménagement communal (RAC) pour le bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds ("Emmaüs", à la Joux-Perret 8)

(du 6 juin 2018)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Contexte

Votre Conseil s'était prononcé le 3 février 2014 pour un changement d'affectation du bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds qui se situe à la Joux-Perret 8 et qui appartient à la Communauté Emmaüs. La procédure n'a jamais pu aboutir car le dossier a été stoppé à cause de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale d'aménagement du territoire (LAT) le 1^{er} mai 2014.

Après plusieurs années de discussions et de négociations avec l'Etat mais surtout la Confédération, une solution a pu être trouvée et vous est présentée dans le présent rapport.

Historique

La Communauté d'Emmaüs est établie à La Chaux-de-Fonds dans le bâtiment de la Joux-Perret 8 situé le long de la route cantonale allant en direction des Franches-Montagnes.



Le bâtiment Joux-Perret 8 se situe sur le bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds. Ce bien-fonds, d'une superficie de 5'413 m², est propriété de l'Association Romande des Communautés d'Emmaüs (ARCE) et est actuellement affecté en zone agricole, il est dès lors soumis aux articles 24 et ss de la nouvelle LAT.

Un projet d'agrandissement avait été déposé par Emmaüs en novembre 2011 et refusé par le Service d'aménagement du territoire (SAT) car non conforme à la LAT. Celui-ci prévoyait l'agrandissement du bâtiment pour l'aménagement d'ateliers pour l'horlogerie et le textile. Le projet prévoyait par ailleurs des nouvelles surfaces de dépôt et la création d'un espace extérieur pour l'entreposage de bennes pour le tri des déchets.

Cette demande avait été réitérée en 2013, la situation actuelle ne permettant plus de répondre à la demande de ramassage de matériel évalué entre 2 à 5 tonnes par jour. Afin de permettre la réalisation de ce projet d'agrandissement, une procédure pour la mise en zone d'utilité publique de la parcelle avait été lancée en 2013 et avait été stoppée du fait de l'entrée en vigueur de la nouvelle LAT au 1^{er} mai 2014.

Passé cette date du 1^{er} mai 2014, il était nécessaire de compenser toute nouvelle mise en zone à bâtir. Ni la Ville, ni Emmaüs ne possédant un terrain de 5'400 m² pour compenser cette mise en zone, des solutions ont été recherchées avec l'Etat et la Confédération. Une compensation sur un terrain privé aurait nécessité des moyens financiers importants car cela aurait pu être considéré comme une expropriation matérielle, cette solution a dès lors été très vite écartée.

Modification du règlement d'aménagement communal

Le 18 décembre 2017, la Confédération est entrée en matière pour la mise en zone moyennant les conditions suivantes :

- 1. Le bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds est classé en tant qu'autre zone au sens de l'article 18 LAT. Sa destination est définie comme telle, strictement, dans le règlement d'aménagement communal. Il sera considéré comme sis hors de la zone à bâtir, au vue de son éloignement du tissu bâti.*
- 2. La ZUP et le PRAC prévoient explicitement que, dans l'hypothèse où Emmaüs devait cesser son activité et ne pas être reprise par une association pourvue de buts similaires, le bien-fonds 18300 serait rendu à la zone agricole, les bâtiments existants détruits et le sol revégétalisé. Ils prévoient explicitement en outre que, en cas de destruction ou de démolition de la construction existante, le bien-fonds 18300 serait rendu à la zone agricole et le sol revégétalisé.*
- 3. Un examen des places de parc nécessaires sera effectué, de manière à limiter l'emprise sur le sol.*
- 4. Le projet de construction doit être conforme à la ZUP. Il est soumis à autorisation de l'autorité cantonale compétente en application de l'article 25, alinéa 2 LAT.*

Le Conseil communal est d'avis que cette proposition d'un nouvel article 226bis dans le Plan et règlement d'aménagement communal (PRAC) permettra de remplir une grande partie des exigences émises par la Confédération. Il s'oppose par contre à la demande de la Confédération de détruire les bâtiments existants et de revégétaliser le sol en cas de cessation des activités d'Emmaüs.

Un article 226bis est dès lors ajouté au RAC :

Cessation Art. 226 bis (nouveau)

d'activité ¹ *En cas de cessation des activités d'Emmaüs ou d'activités similaires, le bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds et les locaux seront obligatoirement réaffectés à la zone agricole.*

La commission intercommunale d'aménagement du territoire doit être consultée pour les projets de planification touchant le périmètre d'inscription et la zone tampon UNESCO. Lors de sa séance du 17 octobre 2013, elle avait donné un préavis favorable au changement d'affectation "Emmaüs". Le présent rapport découlant de la mise en œuvre de ladite décision, la commission n'a pas été consultée à nouveau.

Conséquences sur les finances

Les objets du présent rapport n'ont pas de conséquence sur les finances communales.

Conséquences sur les ressources humaines

Les objets du présent rapport n'ont pas de conséquence sur les ressources humaines.

Collaboration intercommunale

Les objets du présent rapport n'auront pas d'incidence sur la collaboration intercommunale.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

Les objets du présent rapport n'auront pas d'incidence au niveau environnemental.

b) Aspect social

La régularisation de l'affectation du bâtiment d'Emmaüs permettra de garantir la pérennité de cette association qui a un rôle social important en ville.

c) Aspect économique

Les objets du présent rapport n'auront pas d'incidence au niveau économique.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

Les possibilités d'extension d'Emmaüs vont pérenniser leurs activités qui ont un rayonnement régional.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

Katia Babey

Le chancelier

Daniel Schwaar

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

Vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979

Vu l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), du
2 octobre 1989

Vu l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), du
15 décembre 1986

Vu la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), du 24 janvier 1991

Vu le décret sur la conception directrice cantonale de l'aménagement du
territoire, du 26 janvier 2005

Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre
1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), du 16 octobre 1992

Vu la loi cantonale sur les constructions (LConstr), du 25 mars 1996, et son
règlement d'exécution (RELConstr.), du 16 octobre 1996

Vu la loi cantonale sur la protection des eaux, du 15 octobre 1984, et son
règlement d'exécution, du 18 février 1987

Vu un rapport du Conseil communal du 6 juin 2018

arrête :

Article premier.- Le règlement d'aménagement du 26 octobre 1998,
sanctionné par le Conseil d'Etat le 11 août 1999, est modifié comme suit :

**QUATRIEME PARTIE : DISPOSITION SPECIALES PAR ZONE ET
PERIMETRE**

CHAPITRE 4.10 ZONE D'UTILITE PUBLIQUE

*Cessation
d'activité*

Art. 226 bis (nouveau)

*¹ En cas de cessation des activités d'Emmaüs ou
d'activités similaires, le bien-fonds 18300 du cadastre de
La Chaux-de-Fonds et les locaux seront obligatoirement
réaffectés à la zone agricole.*

Article 2.- Le présent arrêté, préavisé par le chef du département du développement territorial et de l'environnement le xx.xx.xxxx est soumis au référendum facultatif.

Article 3.- Le présent arrêté entrera en vigueur après sa mise à l'enquête publique et sa sanction par le Conseil d'Etat à la date de la publication de cette dernière dans la Feuille officielle.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

Alain Vaucher

Le secrétaire

Thierry Brechbühler

M. Alain Vaucher, Président : Ce point sera traité en débat court. Pour le PLR, Mme Bosshart.

Mme Nicole Bosshart, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR a repris connaissance avec intérêt de ce dossier, présenté au Conseil général pour la première fois en février 2014.

Si le groupe PLR se montre favorable à la modification du règlement d'aménagement communal du 26 octobre 1998 par l'ajout de l'article 226bis dans son chapitre 4.10, Zone d'utilité publique, ceci notamment dans un souci de reconnaissance du travail réalisé par la Communauté d'Emmaüs de La Chaux-de-Fonds, quelques questions d'importance demeurent.

Tout d'abord, dans le paragraphe Contexte, il est précisé que discussions et négociations sont surtout intervenues avec la Confédération, aussi le groupe PLR est étonné de la proposition qui nous est faite, l'article 226bis ne répondant que partiellement aux exigences de la Confédération, puisqu'en cas de cessation des activités de la Communauté, si le bien-fonds 18300 était réaffecté à la zone agricole, les bâtiments ne seraient pas détruits, contrairement à la demande fédérale.

Ensuite, d'autres discussions ou décisions, dont ne fait pas état ce rapport, sont-elles intervenues et ont-elles permis de faire cette proposition de modification du règlement d'aménagement communal au Conseil général ?

Et enfin, nous ne constatons pas dans ce rapport la consultation qui a pu être faite auprès de l'Association romande des communautés d'Emmaüs, propriétaire de ce bien-fonds. L'Association accepte-t-elle cette proposition ou la demande de la Confédération ? Remise en état des lieux en cas de la cessation de leurs activités, voire démolition des bâtiments et par conséquent vente du terrain au prix agricole ?

Nos remerciements pour les réponses qui seront apportées à ces questions.

Le groupe PLR souhaite aussi relever, même si ceci n'est pas en rapport avec la modification du règlement d'aménagement communal, son regret à ce que l'implantation de la Communauté soit aussi fortement éloignée de la déchetterie communale, connaissant les interactions entre ces deux entités.

Merci de votre attention.

Mme Monique Gagnebin, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Tout d'abord, merci pour ce rapport clair, qui ne manque pas de nous soulager.

La Communauté d'Emmaüs est une institution qui fait un travail admirable en faveur des plus démunis et est indispensable pour notre Ville, qui malheureusement abrite un grand nombre d'habitants en situation précaire. Elle redonne un sens à l'existence et aide à la réinsertion de personnes cabossées par la vie, émergeant de l'action sociale, ou envoyées par l'Office de migration et de l'application des peines. On peut même ajouter que quelques personnes viennent simplement d'elles-mêmes, pour retrouver un endroit qui leur permet de respirer et de se reconstruire.

Ces compagnons sont employés à trier, réparer, revendre le matériel qu'ils ont récolté dans tout le Canton. C'est le centre le plus important de la Suisse romande et le surplus est envoyé dans des pays de l'est plus démunis que nous.

Il fait donc le bonheur d'un grand nombre d'habitants. Qui n'a pas déjà donné un objet ou des vêtements à Emmaüs, ou, au contraire, chiné un brin pour découvrir une merveille ?

D'autre part, plusieurs retraités donnent un coup de main en tant que bénévoles et ainsi aident à la bonne marche et à l'encadrement de ces activités.

Malheureusement, les locaux, situés sur leur terrain en zone agricole à l'extérieur de la Ville et manifestement trop exigus, ne permettent plus de travailler correctement. Un nouveau projet prévoyait la construction d'ateliers de couture et d'horlogerie en plus de l'agrandissement des locaux et de la déchetterie. Il fallait donc un permis de construire, mais il a été refusé par le Canton en raison de l'affectation agricole du terrain qui ne permet pas ce type de constructions.

Une demande de changement de zone pour en faire une zone d'utilité publique a été faite au Canton qui l'a acceptée, mais la Confédération l'a refusée, la procédure, confrontée à la nouvelle loi fédérale d'aménagement du territoire, ayant échoué.

Ouf, enfin, les Offices de la Confédération ont compris la nécessité d'entrer en matière pour ce changement d'affectation indispensable et tellement important pour le développement de la Communauté.

Cependant, un certain nombre de conditions ont été émises, principalement en cas de cessation d'activité de la communauté. Acceptables en grande partie, sauf pour une, qui nous semble excessive. Dans le cas de cessation de l'activité d'Emmaüs, le terrain doit être redonné en zone agricole et le bâtiment détruit. Quel paradoxe, détruire un bâtiment qui était destiné à recycler les surplus. Et c'est oublier un peu vite que ce bâtiment était agricole auparavant.

Donc le Conseil général propose un nouvel article 226bis. En cas de cessation d'activité, celui-ci réaffecterait le bien-fonds en zone agricole sans exiger la démolition des bâtiments, ceux-ci pouvant être utilisés pour des activités agricoles.

Le groupe socialiste est bien entendu d'accord avec cette proposition et acceptera ce nouvel article au règlement du PRAC qui permet de répondre aux exigences de la Confédération tout en refusant la démolition gratuite et inutile d'un bâtiment agricole.

Je vous remercie pour votre attention.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. A la relecture du PV de la séance de février 2014, je pense que tous les groupes pourraient recycler leurs interventions d'alors, tant elles sont restées d'actualité.

Notre Conseil s'était prononcé, à deux exceptions près, pour le changement d'affectation du bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds (Emmaüs), à la Joux-Perret 8, et doit se pencher cette fois sur une modification du règlement d'aménagement communal afin qu'Emmaüs puisse poursuivre et enfin développer ses activités de recyclage et de solidarité. Tout cela sans contrevenir ni à la LAT, ni aux divers règlements cantonaux et communaux.

Après un long travail de négociations et de discussions entre Commune, Canton et Confédération, nous aboutissons aujourd'hui à cet article 226bis du RAC. Il est spécifique à ce cas précis et ne crée donc pas vraiment de précédent qui pourrait faire craindre une généralisation de ces exceptions, dont nous ne sommes finalement pas trop friands.

Nous réitérons cependant nos préoccupations quant au mitage du territoire, notre souci de la préservation des zones agricoles. Nous soutenons la densification à l'intérieur du périmètre bâti et non en périphérie. Nous appelons de nos vœux tous les efforts de modération du trafic. Avouez que ce n'est pas vraiment cela qui émerge de ce rapport.

Pourtant, malgré tous ces arguments défavorables, la nature du terrain concerné, l'importance sociale que revêt la communauté d'Emmaüs, le très large développement de ses activités à la Joux-Perret et surtout, comme en 2014, la non-existence de solution de relocalisation nous feront accepter cette modification du RAC et voter l'arrêté.

Nous partageons également l'avis qu'en cas de cessation d'activité de la communauté d'Emmaüs, il pourrait être contreproductif d'obligatoirement détruire les bâtiments.

Encore une question : en page 3, point 3 du rapport, il est mentionné qu'un examen des places de parc nécessaires sera effectué, de manière à limiter l'emprise sur le sol. On souhaiterait qu'on nous éclaire là-dessus. Est-ce qu'il s'agirait de faire des places en sous-sol ou de mettre moins de places qu'actuellement, ou... ?

Je vous remercie.

M. Hughes Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous voici en présence d'une demande récurrente de la part du propriétaire du bien-fonds 18300 du cadastre de La Chaux-de-Fonds, et non pas du cadastre des Eplatures comme indiqué en première page du rapport.

Cette demande de la communauté d'Emmaüs avait déjà été approuvée par notre Autorité en date du 3 février 2014. Seule l'application de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire a entravé l'avancement du dossier.

Nous apprenons que la Commune a livré une véritable discussion tripartite, avec l'Etat et la Confédération, pour aboutir à une solution acceptable pour tous. Félicitations !

Comme souvent dans ce genre de négociations, le temps file rapidement et bientôt quatre ans ont passé.

La proposition qui nous est faite aujourd'hui ne répond que partiellement aux exigences de la Confédération, dans le sens où la Ville ne retient pas la démolition des bâtiments si, par hasard, la parcelle devait être cédée, comme une obligation, mais instaure un devoir de le réaffecter à vocation agricole. Connaissant l'importance et l'histoire du bâti en question, nous ne pouvons que lui donner raison. Toutefois, connaissant également l'entêtement de la Confédération quand il s'agit de défendre une position qu'elle a prise, une interrogation persiste : l'article 226bis, en modification du RAC de La Chaux-de-Fonds, sera-t-il dûment sanctionné et validé par le DDTE à l'Etat et reconnu par le DETEC à la Confédération une fois que nous l'aurons voté ?

Nonobstant, dans cette affaire, la Commune a fait preuve d'une belle souplesse, appréciable et appréciée. Cette même souplesse pourrait, à notre sens, être également de mise et fortement appréciée dans nombre de dossiers privés que la Ville voit régulièrement passer, et pour lesquels le moindre petit obstacle apparaît souvent comme une montagne.

Le groupe UDC soutient le rapport et votera l'arrêté. Merci de votre attention.

M. Blaise Fivaz, PDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je serai bref.

Le PDC a pris connaissance de ce rapport. Il en remercie ses auteurs. Il se réjouit de l'issue positive de ce projet, qui permettra à la Communauté Emmaüs de pérenniser et d'accroître ses activités. La confirmation de la restitution du sol en cas de cessation d'activité nous a également séduits.

Vous l'aurez compris, le PDC acceptera ce rapport. Merci.

M. Karim Boukhris, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP a pris lecture du rapport portant sur la modification du règlement d'aménagement du territoire.

Comme cela a déjà été dit, c'est l'aboutissement d'un long processus. Le premier projet d'agrandissement date de 2011. On trouve une issue en 2018. Une issue au caractère exceptionnel, ce qui nous convient aussi très bien, mais enfin, c'est un peu long. Donc il ne vaudrait certes pas le contournement de Bienne, mais mieux vaut ne pas en parler à l'étranger, on repasserait pour lents. Toutes ces réglementations sont peut-être le prix à payer pour éviter un développement chaotique du bâti. Donc en résumé, quand vous venez à l'étranger, on vous dira que la Suisse c'est joli, mais que les Suisses sont lents.

Le POP profite de ce rapport pour réaffirmer son soutien à la Communauté Emmaüs et pour toute l'activité sociale qu'elle déploie.

Dans ce rapport, il faut également prévoir une éventuelle cessation d'activité, ce que nous ne souhaitons pas. Cela a déjà été dit tout à l'heure, la Confédération nous pose quelques conditions. Repasser la zone en zone agricole, nous n'y voyons pas de problème, nous comprenons tout à fait l'idée et cela nous convient. Quant à la destruction du bâti et la revégétalisation de la zone, il nous vient quand même une question. Nous avons un peu de la peine à comprendre l'intérêt de détruire un bâtiment qui est déjà aujourd'hui existant, si celui-ci est compris dans la démolition envisagée, et, comme cela a déjà été demandé tout à l'heure, si nous ne retenons pas cette condition, est-ce que nous avons de bonnes chances que la Confédération accepte la solution que le Conseil communal a trouvé et qui nous convient tout à fait bien ?

Vous l'aurez compris, le POP acceptera ce rapport. Je vous remercie.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Merci pour l'accueil favorable que vous réservez à ce rapport, qui est un peu l'arlésienne.

Qu'y a-t-il de plus naturel qu'une institution d'utilité publique puisse développer ses activités en zone d'utilité publique ? Ce fut pourtant, comme vous le savez, le parcours du combattant, parce que si la nouvelle LAT est sans doute un outil juste et cohérent dans la perspective de l'urbanisation durable de notre pays vers le centre, comme l'ont rappelé les Verts, elle manque parfois également de souplesse. Peut-être est-ce un mal nécessaire, mais ici, tout à fait embarrassant. Manque de souplesse pour les cas particuliers, notamment lorsqu'il s'agit de zones agricoles.

Avant de répondre à quelques questions, j'aimerais rappeler l'utilité publique d'Emmaüs, qui fait un travail social absolument remarquable et nécessaire.

L'Association Emmaüs accueille 14 compagnons en résidence en permanence et une grosse dizaine d'externes. Ces résidents et ces externes sont parfois envoyés par l'Office des migrations – pour la plupart il s'agit de requérants d'asile – ou par l'Office d'application des peines, ou

encore par les services sociaux. Il y a également, parmi eux, des personnes qui se présentent d'elles-mêmes à la porte d'Emmaüs à la recherche d'un sens à leur existence ou d'une forme de place dans la société.

L'Association ramasse, en outre, deux à trois tonnes de matériel de toute sorte quotidiennement, dans tout le canton et dans le Jura bernois. Hebdomadairement, dix tonnes de ce matériel sont envoyées par camion vers des populations plus paupérisées que les nôtres, notamment à l'est de l'Europe. Le reste du matériel est remis en état et vendu ici, notamment à l'attention de la partie de notre population qui est la plus fragilisée, mais pas seulement, puisqu'un magasin, tel que celui qui vient d'être installé magnifiquement à la rue Daniel-Jeanrichard, est également fréquenté par une population plus diversifiée.

En outre, l'Association Emmaüs distribue deux fois par semaine de la nourriture à La Chaux-de-Fonds. Tenez-vous bien, hebdomadairement, 700 personnes bénéficient, à La Chaux-de-Fonds, de cette prestation.

La solution que nous avons trouvée ici, avec le Canton et la Confédération, permettra à Emmaüs de mieux vivre sur son site en lui octroyant des droits à bâtir qui lui permettront de développer son bâtiment, notamment les ateliers, les entrepôts, la déchetterie, ce qui est impossible en zone agricole. La solution présentée est donc un compromis qui a été long à chercher, surtout avec la Confédération, et dans une moindre mesure avec le Canton.

A ce propos, pratiquement tous les groupes se sont inquiétés de savoir si la Confédération pouvait nous obliger, le moment venu, si Emmaüs devait cesser ses activités et le terrain revenir en zone agricole, à faire démolir le bâtiment. La réponse est non. Parce que si le projet ne répond pas, effectivement, parfaitement aux exigences de la Confédération, il satisfait pleinement la Ville et le Canton. Si la Confédération s'est exprimée sur le principe du rezonage, qu'elle a accepté, les permis de construire en zone agricole sont strictement de la compétence du Canton. Et en zone à bâtir, dont la zone d'utilité publique, ils sont de compétence de la Ville. Donc c'est le Canton et la Ville qui devraient, un jour, éventuellement, gérer une déconstruction. De fait, il n'y a pas de risque que le Canton et la Ville exigent cette déconstruction.

Le PLR a encore posé la question de savoir s'il y avait eu consultation. J'aimerais préciser que toute la démarche s'est faite avec l'Association d'Emmaüs, qui commençait à désespérer, étant véritablement à l'étroit sur son site, ce qui induisait également des difficultés de fonctionnement. La demande de rezonage pour pouvoir bâtir émane de l'Association d'Emmaüs et, aujourd'hui, selon ce que les services m'ont dit, l'Association est ravie qu'une solution soit trouvée et compte précisément sur vous ce soir.

M. Alain Vaucher, Président : Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Ah. Il y avait encore une question, Monsieur le Président, des Verts, sur les places de parc. En fait, dans le cadre du permis de construire, une analyse sera faite par rapport au nombre de places de parc. On est ici sur une situation selon une ancienne manière de fonctionner. Et il n'y a jamais eu de véritable étude par rapport au nombre de places de parc qui répondent à un besoin véritable d'Emmaüs. Donc cette analyse sera faite. Et si possible, peut-être qu'il y aura une demande de diminution du nombre de places. C'est simplement ceci qu'exprimait la notation que vous avez citée.

L'arrêté est accepté par 34 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 2'066'500.- pour la participation financière à la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Fiaz

(du 6 juin 2018)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Historique

En date du 25 novembre 2010, votre Conseil avait octroyé un crédit de CHF 1'150'000.- pour la participation communale à la réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz et à l'amélioration de ces accès. Ce montant se répartissait de la manière suivante :

-	Participation de la ville aux études, à la réalisation de la gare et à l'élargissement de la route :	CHF	840'000.- TTC
-	Parking d'échange	CHF	310'000.- TTC
	Total	CHF	1'150'000.- TTC

Pour rappel le coût total de la gare avait été estimé de la manière suivante :

-	Honoraires phase étude	CHF	260'000.- TTC
-	Travaux de réalisation de la gare et de l'élargissement de la voirie y compris honoraires	CHF	1'690'000.- TTC

-	Imprévus (15%)	CHF	290'000.- TTC
	Total des travaux	CHF	2'240'000.- TTC

La clé de répartition de 2010 était la suivante :

-	Ville de La Chaux-de-Fonds	CHF	840'000.- TTC (33%)
-	Etat	CHF	1'155'000.- TTC (45%)
-	Confédération (projet d'agglomération)	CHF	570'000.- TTC (22%)
	Total des travaux	CHF	2'240'000.- TTC

Pour rappel, le Canton et les CFF avaient participé à hauteur de 64% pour les travaux liés à la gare du Crêt-du-Loclé. La participation cantonale est plus basse et celle des CFF nulle pour la gare de la Fiaz du fait d'une part qu'il ne s'agit pas d'un pôle de développement d'importance cantonale et d'autre part que le projet a été inscrit et reconnu par le premier projet d'agglomération. En soustrayant la part de la Confédération et du Canton, la Ville paiera 32,5% des travaux alors que sa participation était de 36% pour la gare du Crêt-du-Loclé.

Selon l'article 25 alinéa 1 lettre a du Règlement communal sur les finances, le crédit relatif à la gare de la Fiaz a expiré : ¹ *Un crédit d'engagement expire dès que son but est atteint ou que l'autorité compétente l'a annulé. A moins que l'autorité compétente ne prévoie des dispositions contraires lors de son octroi ou ne décide de sa prolongation, le crédit d'engagement expire: a) deux ans après la promulgation de l'arrêté si aucune dépense n'a été engagée.*

Il doit dès lors à nouveau faire l'objet d'une demande au Conseil général. C'est la raison du présent rapport.

Evolution du dossier depuis le crédit de 2010

En février 2011, une convention a été signée entre la Ville, les CFF et l'Etat de Neuchâtel pour régler la prise en charge des frais d'étude du projet de construction et la préparation du dossier pour la procédure fédérale d'approbation des plans.

Le projet a été mis à l'enquête publique du 9 septembre au 10 octobre 2011 et n'a suscité aucune opposition.

L'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé les plans le 25 avril 2012 ce qui équivalait, à l'octroi du permis de construire.

Alors que le Conseil communal pensait que les travaux allaient pouvoir débuter dès l'été 2012, le calendrier de réalisation de cette halte a été retardé de plusieurs années pour plusieurs raisons développées ci-après.

La votation négative du 23 septembre 2012 sur le projet du TransRUN a induit pour le Conseil d'Etat de concentrer les ressources des services de l'Etat sur la recherche d'un nouveau projet cantonal et, de ce fait, de délaissier temporairement la réalisation de la halte de la Fiaz au vu des incertitudes. Ce travail s'est fait à deux niveaux :

- optimisation des horaires qui a conduit à une refonte complète pour l'horaire 2016;
- recherche d'un nouveau projet technique qui a débouché sur la votation positive du 28 février 2016 sur « Mobilité 2030 ».

Le troisième niveau concernait des discussions avec l'Etat français quant à la pérennisation de la circulation des trains français sur le réseau ferré suisse.

Suite au refus de la votation sur le TransRUN, le Service cantonal des transports (SCTR) et les CFF ont recherché à optimiser les horaires. Ce travail a débouché sur la mise en œuvre d'une vraie demi-cadence horaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel pour l'horaire 2016 alors que jusqu'en décembre 2015 deux trains se suivaient à quelques minutes d'intervalle. Le projet de la halte de la Fiaz qui avait été accepté par la Confédération en avril 2012 ne prévoyait qu'un seul train par heure qui pouvait s'arrêter dans chaque sens à la halte de la Fiaz. La réalisation de cette gare ne pouvait dès lors pas s'insérer dans l'horaire 2016 qui avait été totalement chamboulé.

La votation positive du 28 février 2016 sur le projet "Mobilité 2030" ainsi que la confirmation de la stabilité, considérée préalablement comme fragile, de l'horaire 2016 ont permis d'envisager à nouveau la réalisation de la gare de la Fiaz.

Une solution technique et financière a pu être trouvée fin 2017 avec l'Etat français sur le système de sécurité afin que les trains français puissent

circuler sur le réseau suisse. Une feuille de route a été signée par la Confédération et l'Etat français.

Ce n'est finalement qu'au début 2018 qu'une nouvelle clé de répartition financière considérant les nouvelles considérations techniques a pu être finalisée entre l'Etat et la Ville de la Chaux-de-Fonds et qui fait l'objet de la présente demande de crédit complémentaire.

Rappel du contexte de la gare

La future gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz, dont le nom pourrait devenir La Chaux-de-Fonds – Forges selon la demande de la commission de toponymie, jouera un rôle stratégique ces prochaines années. Selon les calculs faits en 2017, il y a actuellement 5200 habitants et 2150 emplois dans un rayon de 500 mètres, considéré comme le périmètre d'influence d'une gare.

D'ici 2025, l'ensemble du quartier devrait augmenter en termes d'emplois et d'habitants avec le développement du quartier de l'ancienne scierie des Eplatures, la réhabilitation des entrepôts Coop et la requalification des Anciens abattoirs.

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

Projet 2018

La réalisation de la halte de la Fiaz nécessite la réalisation et la mise aux normes d'éléments techniques qui n'avaient pas été relevés par les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre du projet 2010 :

- nécessité d'adapter les passages à niveau (PN) de "Morgarten" et de "Bonne-Fontaine" afin de limiter la durée de fermeture au trafic routier lors de l'arrêt du train à la Fiaz;
- installation d'un nouveau block de sécurité au Crêt-du-Loche;
- la pérennisation de la circulation des trains jusqu'en 2030 sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Besançon nécessite également d'installer le

système de sécurité français KVB (contrôle de vitesse par balises) sur sol suisse entre Le Col-des-Roches et La Chaux-de-Fonds.

Les études menées par le Canton ont permis de consolider le projet et les coûts ont été estimés en décembre 2017 à CHF 8'548'000.- TTC selon le détail suivant :

- Gare	CHF 2'565'000.- TTC ¹
- Passages à niveau	CHF 2'453'000.- TTC
- Système KVB	CHF 530'000.- TTC
- Block de sécurité	CHF 3'000'000.- TTC
Total	CHF 8'548'000.- TTC

Gare

Pour rappel, cette halte a été fermée en 1995, alors dénommée La Chaux-de-Fonds-Ouest, en même temps que celles des Eplatures et du Crêt-du-Loclc. Une relation bus TRN entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds a été créée afin de compenser la fermeture de ces deux haltes. Depuis lors, la halte du Crêt-du-Loclc a été rouverte en 2007.

Le projet de 2010 n'a pas changé. Il prévoit toujours :

- la construction d'un quai à hauteur de 55 cm sur une longueur de 155 m, prolongeable ultérieurement à 230 m;
- l'équipement du quai avec une marquise, un abri, un éclairage standard, des haut-parleurs, un automate à billets et un système d'informations voyageurs standard;
- la création d'un Bike + Ride de 20 à 30 places, destiné à encourager les déplacements intra-urbains en vélo et développer l'offre de stationnement qui s'y rattache. L'analyse sera faite quant à l'installation d'une station Velospot.

La participation financière forfaitaire de la Ville de La Chaux-de-Fonds telle que négociée reste la même pour le projet 2018, à savoir CHF 840'000.- TTC.

¹ Affinage du projet et prise en compte du renchérissement des coûts de construction depuis le projet 2010 (3,5 % de renchérissement et 7,7 % de TVA).

Adaptation des passages à niveau

Les PN de "Morgarten" et de "Bonne-Fontaine" sont actuellement activés en même temps lors d'un passage d'un train. Avec la construction de la gare de la "Fiaz" entre ces deux PN, le temps de leur fermeture augmenterait au-delà des prescriptions légales. Il est dès lors nécessaire de les adapter car ils ne peuvent pas être fermés au-delà de 150 secondes. En vertu du principe de causalité et de l'article 26 de la Loi fédérale sur les chemins de fer, c'est aux demandeurs de la nouvelle gare qu'il revient de financer les différentes adaptations techniques, à savoir la Ville et l'Etat; ni les CFF, ni l'Office fédéral de transports ne participeront financièrement.

Les passages à niveau ont été changés par les CFF en 2004 dans le cadre du renouvellement de l'enclenchement de La Chaux-de-Fonds. L'amortissement est calculé sur 40 ans.

La Ville a étudié différents scénarii pour tenter de diminuer les coûts :

- Fermeture des PN de "Morgarten" et "Bonne-Fontaine" : cela provoquerait une modification importante du réseau routier en réduisant la perméabilité nord-sud du périmètre de façon sensible. Il y a actuellement 3400 véhicules qui empruntent chaque jour la rue de Morgarten et 1100 respectivement pour le passage de Bonne-Fontaine. En cas de fermeture de ces deux PN, les véhicules seraient contraints d'utiliser le pont du Grillon ou le Grand-Pont, distants de plus de 1800 mètres, pour tous les déplacements traversant la voie ferrée.
- Les itinéraires piétonniers et cyclistes seraient également affectés par la fermeture des deux PN avec un allongement certain des distances et une utilisation d'axes chargés (Boulevard de la Liberté et rue des Crêtets) en termes de trafic et de ce fait peu attractifs et moins sécuritaires.
- Suppression d'un seul PN, probablement celui de Bonne-Fontaine : cette variante a été éliminée au vu des inconvénients mentionnés ci-dessus pour la suppression des deux PN. Le Service d'incendie et de secours (SIS) et la police cantonale utilisent quotidiennement cette route qui est la liaison la plus rapide depuis leur site pour aller sur le nord de la ville. Par ailleurs et surtout, l'économie aurait été moindre car les coûts principaux de l'adaptation de cet équipement sont les études et la reprogrammation des systèmes de sécurité.

- Réalisation d'un passage inférieur sous la voie de chemin de fer : les coûts sont très importants : Bonne-Fontaine : environ CHF 3'100'000.- HT +/- 20% (estimation janvier 2012) sans l'achat de terrain éventuel, les prestations CFF et les travaux des services liés aux conduites et environ CHF 3'830'000.- HT +/- 20 % (estimation janvier 2012) pour la rue de Morgarten avec les mêmes réserves que pour le passage de Bonne-Fontaine.

Les coûts pour la modification des PN ont été estimés à CHF 2,453 mios (coûts 2017).

Les coûts sont répartis à part égale entre la Ville de La Chaux-de-Fonds et le Canton. Ni la Confédération, ni les CFF ne participent du fait que ces adaptations sont liées à la réalisation de la halte de la Fiaz.

Part Etat de Neuchâtel :	CHF	1'226'500.-	TTC
Part Ville de La Chaux-de-Fonds :	CHF	1'226'500.-	TTC
TOTAL	CHF	2'453'000.-	TTC

Système KVB

Le système KVB est un équipement de sécurité ferroviaire utilisé par la SNCF pour surveiller et maîtriser la vitesse des trains en temps réel. Ce système a été mis en place après que la SNCF a constaté dans les années 80-90 que 20 % des accidents étaient dus à des dépassements des vitesses. Il n'est pas utilisé par les compagnies de transports suisses.

Le KVB, ou contrôle de vitesse par balises (l'initiale "K" est utilisée à la place du "C" pour ne pas confondre contrôle avec commande), a une installation embarquée dans le train et une installation de terrain. Le système sol transmet, depuis des informations via des balises implantées dans l'axe de la voie, l'état des signaux ou la vitesse limite à respecter. En cabine, le conducteur recueille ces informations par le biais d'un calculateur de contrôle et un écran de visualisation.

En Suisse, les trains suisses utilisent le système de sécurité "European Train Control System (ETCS) Level 1".

Dans le cadre de la feuille de route qui a été signée à l'automne 2017 entre la Confédération et l'Etat français, ce dernier s'est engagé à payer entièrement l'installation du KVB sur le tronçon entre la gare de Morteau et

la gare de La Chaux-de-Fonds. Les travaux ont été estimés à plus de CHF 2 mios avec un point de vigilance pour l'interaction avec les PN.

Cette dérogation à utiliser un système de sécurité autre que l'ETCS sur le réseau ferroviaire suisse a été octroyée par la Confédération jusqu'en 2030. Passé ce délai, il y aura l'obligation pour la Confédération de renégocier avec l'Etat français et la région Bourgogne-Franche Comté pour un passage à l'ETCS.

L'étude faite par la SNCF n'a pris en compte que le réseau existant entre Morteau et La Chaux-de-Fonds. La construction de la gare de la Fiaz nécessite également une adaptation du KVB, estimée à CHF 530'000.-, montant qui sera pris à 100 % en charge par le Canton de Neuchâtel. La région Bourgogne-Franche Comté a inscrit 12 millions d'Euro afin de renouveler l'infrastructure ferroviaire entre Morteau et la frontière franco-suisse dans le cadre du Contrat de plan Etat-région (CPER) 2015-2020 avec l'Etat français

Block de sécurité

Les installations de block sont nécessaires à la sécurité des trains en pleine voie. Elles assurent l'espacement des trains de même sens de marche et sur une voie unique et empêchent d'introduire deux trains de sens opposé sur celle-ci.

Comme écrit précédemment, le projet de la halte de la Fiaz qui a été approuvé par la Confédération en 2012 ne prévoyait l'arrêt que d'un seul train par heure et par sens. La mise en place de l'horaire 2016 a permis d'envisager l'arrêt de deux trains par heure et par sens à la halte de la Fiaz.

Ce changement notable nécessite la pose d'un block de sécurité supplémentaire qui fera l'objet d'une nouvelle procédure de permis de construire auprès de la Confédération, probablement en procédure simplifiée. Si la procédure se déroule sans encombre, ce block sera en fonction au moment de l'entrée en fonction de la halte de la Fiaz. En cas de retard dans la procédure, la desserte possible de la halte de la Fiaz devra faire l'objet d'études complémentaires. L'impact des horaires 2016 et du décalage des TER n'a pas été étudié.

Le coût d'un block de sécurité est chiffré à CHF 3 mios par le SCTR sur la base des études existantes.

Dans le cadre des négociations financières que le Conseil communal a mené ces derniers mois avec le Conseil d'Etat, ce dernier a accepté de prendre 100 % à sa charge et notamment le risque d'un dépassement du devis de CHF 3 millions pour la réalisation du block de sécurité. Le devis de ce block de sécurité n'a pas été consolidé car les CFF ont refusé de prendre position sur le projet tant que la convention de financement n'aura pas été signée entre les partenaires. Les services techniques des CFF ne se mettront au travail que lorsqu'un mandat interne leur aura été donné par leur direction.

Cette convention ne sera signée qu'après la validation des participations financières de la Ville et de l'Etat.

Calendrier

Les travaux de la gare de la Fiaz devront impérativement commencer avant avril 2020 car passé ce délai, il s'agira de recommencer toute la procédure fédérale pour l'octroi du permis de construire. Un prolongement de trois ans en plus du délai de cinq ans a déjà été donné par l'OFT.

Le Grand Conseil sera saisi d'une demande de crédit pour la participation de l'Etat cet automne. Il est important que le Conseil d'Etat puisse indiquer dans son rapport que la participation financière de la Ville de La Chaux-de-Fonds est acquise, c'est la raison du présent rapport pour cette demande de crédit complémentaire.

Dès l'octroi du crédit par le Grand Conseil, le SCTR va entamer les discussions avec la Confédération et les CFF pour la signature d'une convention traitant de la répartition financière et du lancement des travaux. La Ville de La Chaux-de-Fonds sera également cosignataire pour sa participation financière qui sera forfaitaire au vu des incertitudes liées aux coûts du block de sécurité et du KVB.

Les travaux devraient débuter au printemps 2020 pour une entrée en service au changement d'horaire de décembre 2021.

Au niveau de la Ville de La Chaux-de-Fonds, une coordination sera faite par rapport au calendrier de l'entrée en fonction de la gare car il est nécessaire d'aménager la voirie de la rue de Morgarten avec un élargissement de celle-ci pour permettre notamment la réalisation d'un trottoir entre la rue de la Fiaz et le sud du passage à niveau sur le côté ouest de la rue de Morgarten et le complément du trottoir en est. Ces

trottoirs permettront de réaliser des cheminements sécurisés sur un axe très fréquenté par les écoliers.

Risques

Les risques du projet portent essentiellement sur les délais et les coûts.

- Délais : il existe encore des incertitudes techniques sur la mise en œuvre du KVB et sur celle du block. Une mise à l'enquête complémentaire est également une potentielle source de retard. Si nécessaire une première tranche de travaux sera lancée pour tenir les délais fédéraux.
- Surcoûts : cela ne concerne pas la Ville car sa participation est forfaitaire. L'implication limitée des services techniques des CFF à ce stade est une potentielle source de demandes complémentaires.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législation

Dans le rapport du Conseil communal du 23 novembre 2016 relatif à la stratégie globale à adopter durant la législature 2016-2020 pour faire face au contexte financier, il est mentionné au chapitre 5.6 "*Connexion aux espaces métropolitains*" l'importance d'être relié à un réseau ferroviaire performant. Le projet de la gare de la Fiaz s'inscrit pleinement dans cette vision.

Conséquences sur les finances

L'augmentation de la participation financière de la Ville de La Chaux-de-Fonds à la réalisation de la gare de la Fiaz est importante par rapport au projet voté par le Conseil général de 2010. Ceci doit être mis en lien avec le doublement des arrêts des trains à cette gare ainsi que les nouvelles conditions cadre données par l'horaire 2016. Il s'agit également de relever l'important effort de l'Etat qui prend 100 % à sa charge les installations du block de sécurité et du KVB alors qu'elles sont liées à la gare de la Fiaz et les risques d'un éventuel surcoût du projet.

Au final, la répartition du financement sera la suivante :

Cofinanceurs	Objets	Participations TTC CHF	Risques
Ville de La Chaux-de-Fonds	Halte / PN	2'066'500.-	Participation forfaitaire
Confédération	Halte	570'000.-	Participation forfaitaire
Canton	Halte / PN / Block / KVB	5'911'500.-	Participation non forfaitaire avec prise en charge des risques (et chances)
TOTAL		8'548'000.-	

La participation de la Ville comprend ainsi la participation initiale votée en 2010 ainsi que la participation à hauteur de 50 % pour les PN.

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

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.5 % sur la moitié des dépenses.

Amortissements: CHF 2'066'500.- x 2% : CHF 41'330.-

Intérêts 2.5 % sur la moitié des dépenses à la charge de la Ville : CHF 25'831.-

Soit une charge annuelle moyenne de : CHF 67'161.-

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 les CFF. Le Service d'urbanisme et d'environnement, secteur planification, est le répondant technique pour la coordination communale.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La réalisation de la gare de la Fiaz 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 quartier de l'ancienne scierie des Eplatures, est synonyme 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 habitants 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 encore plus importants des autres partenaires que sont l'Etat et la Confédération.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

La nouvelle halte ferroviaire permettra d'améliorer les voies de communication de la Métropole horlogère – et du Jura neuchâtelois – vers le Plateau suisse et la France voisine.

Ceci pourra se traduire par une augmentation démographique et d'emplois dans le secteur de la future gare de la Fiaz.

Ce rapport a été présenté à la Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie, qui l'a préavisé favorablement à 11 voix pour et 3 abstentions. Ce rapport a été présenté à la Commission consultative des transports, qui l'a préavisé favorablement à 5 voix et 1 abstention.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente
Katia Babey

Le chancelier
Daniel Schwaar

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

Vu un rapport du Conseil communal du 6 juin 2018

Vu le préavis de la Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie du 30 mai 2018

Vu le préavis de la Commission des transports du 4 juin 2018

arrête :

Article premier.- Un crédit d'engagement de CHF 2'066'500.- est accordé au Conseil communal pour la participation financière à la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Fiaz.

Article 2.- Ce crédit figurera au chapitre 150 "Transports" du compte des investissements.

Article 3.- Ce crédit sera amorti au taux de 2 % (50ans).

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

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

Alain Vaucher

Le secrétaire

Thierry Brechbühler

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR...

M. Alain Vaucher, Président : Excusez-moi, c'est un débat long.

M. Christophe Ummel, PLR : Ça ne change rien pour moi, Monsieur le Président.

RIRES

Le groupe PLR a pris connaissance de ce rapport avec attention. Nous retenons que ce projet est entrepris par le Canton et que la Ville ne participe que par un montant forfaitaire et unique. Les risques et imprévus seront pris en charge par le maître d'ouvrage. La gare elle-même sera en propriété des CFF et exploitée par eux. Le rapport ne fait pas mention de participation de la Ville à des frais d'exploitation.

Le Conseil communal peut-il confirmer que la contribution au pot commun cantonal des transports publics n'augmentera pas en lien avec la desserte de cette gare ?

Cet aspect des choses est important aux yeux du groupe PLR. En effet, cette gare se trouvera à trois arrêts, ou quatre minutes, de bus de la gare principale. Son intérêt concerne l'arrivée de voyageurs de l'extérieur de la Ville, mais pour les trajets en transports publics internes à la Ville, son intérêt n'est pas flagrant. En cas d'augmentation des coûts pour la Ville, en plus de la contribution de départ discutée ce soir, l'intérêt d'un tel projet n'est plus si évident, car des solutions existent pour mieux desservir cette zone et mieux la relier à la gare principale par les transports publics routiers. A ce titre, notre soutien au projet dépend de la participation de l'Etat à la hauteur annoncée. Si cela devait changer, et la part de la Ville augmenter, nous ne garantissons plus notre soutien.

En l'état, nous saluons la volonté des CFF, par ce projet, de mieux desservir notre Ville et nous réjouissons de la volonté du Canton de s'engager dans ce sens. Nous espérons qu'un développement de ce quartier s'ensuive et nous y voyons un potentiel d'augmentation des ressources pour notre Commune.

Nos questions : on nous dit que le nom de la gare pourrait être « Forges », pourquoi pas plutôt « Les Forges », ce qui serait plus élégant ? Quelle sera l'influence, qu'on a invoquée avant, de la desserte ferroviaire de cette gare sur la contribution de la Ville au pot commun cantonal pour les transports ? Est-on sûrs que cette gare sera vraiment utilisée, sachant qu'on se trouve à trois arrêts de bus ou à quatre minutes de la gare principale et que l'irrigation des quartiers par les transports publics routiers est bien meilleure ? Est-ce que tous les trains s'arrêteront ? Quelle sera la cadence ? Est-ce que les lignes de bus seront modifiées afin d'intégrer

cette gare dans le réseau des transports publics routiers ? Ceci, afin que les usagers qui l'utilisent, donc la gare, ne soient pas uniquement ceux qui se rendent ou proviennent du quartier de la scierie des Eplatures, ce qui serait un peu court pour un coût tout de même assez élevé, mais que les usagers qui se rendent plus loin, jusqu'à 1km de distance, l'utilisent aussi, sinon, ils descendront du train à la gare principale et prendront le bus, et cette gare sera inutile, ou du moins pas si utile que ça.

Après avoir reçu des réponses satisfaisantes à ses questions, le groupe PLR acceptera le rapport et le crédit qui en découle. Je vous remercie.

M. Marc Fatton, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les Verts sont extrêmement satisfaits que la renaissance de cette gare aboutisse enfin.

Parfaitement en adéquation avec la vision du développement urbain que prône notre groupe, c'est avec ce crédit la pose d'une pierre angulaire des transports publics et du développement urbain pour les prochaines générations. Plus qu'un crédit, c'est aussi un signal politique adressé à la population, au Grand Conseil et aux CFF, en espérant que notre voix porte jusque-là.

Dans un rayon de 250m, on recense, presque à la Prévert, une voie de chemin de fer, les anciens Abattoirs, trois lignes de bus, une artère majeure, un passage à niveau, un quartier à venir et une zone protégée d'importance nationale. C'est dire si les variables sont nombreuses et que les pondérations pourront différer selon les milieux intéressés. Bref, un cauchemar d'urbaniste, mais aussi un cauchemar d'écologiste.

A ce sujet, j'ai appris de l'un deux que les tritons des Eplatures ont appris à hiberner dans les ballastes de la ligne des Horlogers. Je trouve cela assez extraordinaire, personnellement.

On se trouve donc ici à l'interface de la Ville actuelle, de la Ville future et d'une zone naturelle protégée. Des questions d'écologie appliquée se posent réellement. Quelle place pour la nature dans la Ville du futur ? Quelles mesures, quel réseau, quelles compensations, quel avenir ? Est-ce qu'on va boucher tout ça avec des déchets atomiques et demander des crédits à la Confédération ? Si, dans le PRAC de 98, les zones de protection ZP1, à savoir des décrets de 68, 69 et 90, sont hachurés à gros traits de la gare de la Fiaz à celle de la Bonne-Fontaine, il s'agirait maintenant, vu du côté des Verts, de faire dans la dentelle et de penser, par exemple, à des couloirs verts et à connecter ces zones avec la forêt et les habitats naturels.

Dans ce rapport de bonne facture, deux points nous posent question. On lit en page 6, au dernier paragraphe, que le SIS utilise le passage de Bonne-Fontaine. Est-ce pour les urgences ? Et enfin, en page 8, il est dit que la région Bourgogne-Franche-Comté a inscrit CHF 12'000'000.-. Ça

veut dire quoi ? Est-ce que c'est formel, c'est décidé, c'est une intention, c'est validé ?

Des réponses ne dépendra pas l'unanimité des Verts pour ce crédit, malgré les défauts, et on pense ici aux passages à niveau qui resteront dans l'état. Ce crédit est une opportunité pour notre Ville, en espérant qu'on ne se fasse pas couper les ailes par le Grand Conseil. Dans ce cas-là, il faudrait peut-être envisager une sécession.

Je vous remercie de votre attention.

Mme Maria Belo, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. L'historique présenté par ce rapport nous rappelle que notre Conseil avait déjà voté un crédit de CHF 1'150'000.- en novembre 2010 dont CHF 840'000.- de participation communale au projet de la réouverture de la gare La Chaux-de-Fonds-Fiaz et CHF 310'000.- pour un parking d'échange. Parking d'échange qui n'existe plus dans ce rapport pour des raisons que nous comprenons mais que nous espérons voir être développées ailleurs. Le Conseil communal peut-il nous donner sa vision sur les parkings d'échange en ville ?

Après ce vote, une convention entre la Ville, les CFF et l'Etat a été signée pour le projet et la mise à l'enquête publique en 2011. L'Office fédéral des transports a approuvé les plans au printemps 2012, pour l'octroi du permis de construire. Nous le savons toutes et tous, ce dossier n'a pas pu avancer pour des raisons diverses : une d'elles, sinon la plus importante, la votation négative en septembre 2012 du TransRun.

Ce point prenant du retard, selon le règlement communal sur les finances, article 25 alinéa 1 lettre a, ce crédit relatif à la gare de la Fiaz a échoué et a donc obligé le Conseil d'Etat et ses services à rechercher un nouveau projet cantonal. De ce projet, trois décisions ont été prises.

L'une : l'optimisation des horaires, qui a conduit à une refonte complète pour l'horaire 2016 et la mise en œuvre d'une vraie demi-cadence horaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, alors que la halte de la Fiaz, acceptée par la Confédération en avril 2012, ne prévoyait qu'un seul train par heure qui pouvait s'arrêter dans chaque sens. La réalisation de cette gare ne pouvait dès lors plus s'insérer dans l'horaire 2016, qui avait été totalement renouvelé.

L'autre : la recherche d'un nouveau plan qui a débouché sur la votation positive du 28 février 2016 sur Mobilité 2030. Les résultats de cette votation ainsi que la confirmation de la stabilité de l'horaire 2016 ont permis d'envisager à nouveau la réalisation de la gare de la Fiaz.

Et la troisième concernait des discussions avec l'Etat français quant à la pérennisation de la circulation des trains français sur le réseau ferroviaire suisse. Une solution technique et financière a pu être trouvée fin 2017 avec l'Etat français sur le système de sécurité, afin que les trains SNCF puissent circuler sur le réseau suisse. Une feuille de route a été

signée par la Confédération et l'Etat français, sans prendre en compte la gare de la Fiaz. Selon le rapport, ce n'est qu'en début d'année qu'une nouvelle clef de répartition financière, tenant compte des nouveaux besoins techniques, a pu être finalisée entre l'Etat et la Commune de La Chaux-de-Fonds. C'est la raison de la nouvelle demande de crédit complémentaire de ce soir.

Pour le nouveau projet 2018, la gare de la Fiaz nécessite la réalisation et la mise en conformité d'éléments techniques qui n'avaient pas été pris en compte par les CFF et l'Office fédéral des transports dans le projet de 2010, comme par exemple la nécessité d'adapter les passages à niveau de Morgarten et de Bonne-Fontaine afin de limiter la durée de fermeture au trafic routier lors de l'arrêt du train à la Fiaz. Celles-ci sont maintenant activées en même temps, lors du passage d'un train. Avec l'ouverture de la Fiaz, le temps de fermeture de ces deux passages à niveau augmenterait au-delà des prescriptions légales, qui sont de deux minutes et demie. Selon la loi fédérale, c'est aux demandeurs de la nouvelle gare de financer les différentes adaptations techniques, à savoir la somme de CHF 2'453'000.- à partager entre la Ville et l'Etat.

En raison du trafic qui utilise les deux passages à niveau, dont le Service d'incendie et de secours, la police cantonale, les cyclistes et les piétons, la fermeture d'un ou des deux passages à niveau a été écartée à cause de la distance des seules issues, qui seraient le pont du Grillon et le Grand-Pont, et du chargement de trafic que cela engendrerait pour les axes à proximité comme la Rue des Crêtets et le Boulevard de la Liberté.

La mise en place de l'horaire 2016 a permis d'envisager l'arrêt de deux trains par heure et par sens à la gare de la Fiaz. L'installation d'un nouveau bloc de sécurité au Crêt-du-Loche est nécessaire pour assurer la sécurité des trains en pleine voie. Ce bloc coûtera CHF 3'000'000.- et sera financé par l'Etat.

La pérennisation de la circulation des trains SNCF jusqu'en 2030 sur la ligne La Chaux-de-Fonds-Besançon nécessite également l'installation du système de sécurité français « contrôle de vitesse par balises » sur sol suisse entre les gares du Col-des-Roches et de La Chaux-de-Fonds. Ce système, qui surveille et maîtrise la vitesse des trains en temps réel, est estimé à CHF 530'000.-, montant pris en charge par le Canton.

Dans ce rapport, on nous informe encore que les travaux de la gare de la Fiaz devront impérativement commencer avant avril 2020, sinon il faudrait recommencer toute la procédure fédérale pour l'octroi du permis de construire. Il est aussi nécessaire que ce rapport passe la rampe de notre Conseil avant le vote au Grand Conseil cet automne.

Le groupe POP constate que l'ouverture de la gare de la Fiaz, qui pourrait s'appeler gare de La Chaux-de-Fonds-Forges selon la demande de la commission de toponymie, serait une plus-value pour le quartier Forges-Eplatures-Crêtets. Elle pourrait emmener une vraie dynamisation

pour les habitants, avec le développement des anciens Abattoirs, du quartier Paddock, du nouvel écoquartier des Eplatures et des entreprises de la place. De plus, le train est un moyen de transport bien plus durable que la voiture, que le POP apprécie voir se développer.

À noter sur ce point que la fermeture de cette gare en 1995 démontre la courte vision de certains acteurs dans ce dossier. Ce que nous regrettons fortement et qui nous coûte désormais cher.

Quand on parle de dynamisation, cela suppose plus d'habitants, des familles avec des jeunes enfants. Notre groupe a une question : est-ce que la sécurité des usagers, notamment des enfants qui traverseront les passages à niveau Morgarten et Bonne-Fontaine, sera bien assurée ? Nous nous posons la même question par rapport aux véhicules du SIS, qui verront une de leur voie d'accès fermée plus souvent.

Le groupe POP accueille avec joie la bonne nouvelle de la continuité de la ligne La Chaux-de-Fonds-Besançon avec peut-être, qui sait, dans le futur, une liaison au TGV Genève-Besançon-Paris. Nous espérons la voir se développer. Est-ce que le Conseil communal peut nous en dire plus sur ce point ?

Vous l'aurez compris, le groupe POP acceptera la demande de crédit de CHF 2'065'500.-, car il est bien conscient que toute autre voie signifierait sans doute l'abandon pur et simple de la gare des Forges.

Sur le plan financier, il s'agit de souligner que les CFF et la Confédération ne prennent qu'une modeste part des frais. La Chaux-de-Fonds se trouve-t-elle trop loin pour ces deux entités ?

Je vous remercie de votre attention.

M. Blaise Fivaz, PDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le représentant PDC a pris connaissance avec plaisir de ce rapport fort détaillé et très intéressant. Bien que notre Ville traverse des difficultés financières, il convient de ne pas baisser les bras et ce rapport en est la preuve.

Cet aménagement s'inscrit non seulement dans le cadre du développement ferroviaire transfrontalier, puisque nos amis français vont investir afin que les trains de la SNCF puissent continuer à accéder à la gare de La Chaux-de-Fonds, mais également dans la promotion de la mobilité douce, ce qui est réjouissant.

Il n'est certainement pas utopique d'imaginer que cela contribuera à diminuer le flot journalier de véhicules entre les Montagnes neuchâteloises et le Doubs.

En outre, avec le plan de quartier imaginé sur l'ancienne scierie des Eplatures, la gare de la Fiaz trouve tout son sens.

En revanche, le représentant PDC, ancien pompier et policier, est fort étonné quand on parle du passage à niveau de la Bonne-Fontaine utilisé par le SIS. Mesdames, Messieurs, c'est un non-sens ! Si le SIS est en

urgence et que le passage à niveau est fermé, qui est-ce qui a l'air sac, c'est quand même le SIS. L'itinéraire est prévu par le pont de la Combe-à-l'Ours, ou alors les choses ont changé, ce qui me ferait encore diminuer les cheveux, que j'ai déjà beaucoup perdus.

RIRES

Je termine. Au sujet du futur éventuel parking d'accès à la gare de la Fiaz, le représentant PDC se permet de faire remarquer qu'il serait souhaitable de le réglementer. Au moyen de quoi ? Mais d'horodateurs, c'est toujours mon leitmotiv. Pourquoi pas en les combinant avec le billet de train ou de bus, mais il ne souhaite en aucun cas que l'on se retrouve dans la situation de la gare du Crêt-du-Loche où les places de parc sont squattées journallement par les employés des usines avoisinantes au détriment des usagers ferroviaires.

Vous l'aurez compris Mesdames et Messieurs, le PDC acceptera ce rapport. Je vous remercie.

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Ce rapport a suscité d'importantes discussions et réflexions au sein du groupe UDC.

Nous saluons l'élan que le Conseil communal souhaite donner à notre Ville et l'esprit positif qu'il laisse apparaître, malgré la situation morose.

Cependant, le groupe UDC n'a pas le même enthousiasme quant à ce projet. A notre sens, cette gare serait certes un plus pour notre Ville, mais le montant nous reste quelque peu en travers de la gorge. A notre sens, la part de la Ville, bien que certainement négociée par le Conseil communal, est trop importante. Investir plus de CHF 2'000'000.- dans ce projet alors que l'ensemble de l'administration doit se serrer la ceinture nous laisse perplexe. Amortis sur cinquante ans, d'accord, mais n'oublions pas que les amortissements grèvent nos budgets et nos comptes de manière automatique, indépendamment du fait que nous soyons en période de haute ou de basse conjoncture. Nous en subissons d'ailleurs les conséquences actuellement.

Une question : nous souhaiterions savoir si une étude a été menée pour évaluer le nombre d'utilisateurs potentiels de cette gare ?

En conclusion, le groupe UDC s'abstiendra, parce qu'il comprend les enjeux liés à ce dossier, mais souhaite protester contre le montant qui est à la charge de notre Ville. Je vous remercie.

M. Michael Othenin-Girard, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Voilà un projet qui doit nous enthousiasmer.

La valorisation d'un quartier en pleine expansion, de belles négociations avec la Confédération, le Canton et la région Bourgogne-

Franche-Comté, tout en offrant de nouvelles possibilités de mobilité douce dans un quartier où habitats, commerces et entreprises se mélangent à merveille, est promis à un bel avenir.

Nous pourrions nous arrêter sur les coûts importants que représente l'enveloppe totale du projet du haut de ses CHF 8'500'000.-, mais grâce à l'efficacité du Conseil communal et de ses services, nous avons à nous positionner sur un coût qui dépasse de peu les CHF 2'000'000.-.

En résumé et pour faire simple : remise à la norme de la gare : CHF 2'500'000.-, coût pour la Ville : CHF 840'000.-. Modifications des passages à niveau CHF 2'500'000.-, coût pour la Ville CHF 1'200'000.-. Mise en place du système de sécurité KVB : CHF 530'000.-, coût pour la Ville : CHF 0.-. Bloc de sécurité : CHF 3'000'000.-, coût pour la Ville : CHF 0.-. Ce qui ramène la participation de la Ville à 24% sur le coût total du projet. Pour avoir mieux, il faudrait attendre Noël, mais le calendrier ne nous le permet pas.

Il n'est pas rare que notre Conseil motive le Conseil communal à négocier plus férocement avec ses partenaires, comme les CFF, le Conseil d'Etat ou la Confédération. Et ce rapport, comme celui de la remise en état des ascenseurs de la gare voté récemment, démontre que nos sages conseils ne sont que de la rhétorique inutile et que le Conseil communal sait très bien manier le bâton (de pèlerin).

Nous sommes convaincus que tout le monde est d'accord de considérer l'apport énorme que cela représente pour le quartier des Forges et la parfaite cohérence avec le rapport pour le réaménagement de l'ancienne scierie des Eplatures que nous avons voté tout récemment. Le quartier des Forges est en effet appelé à se transfigurer avec la création de la clinique Volta, la requalification des anciens Abattoirs mais aussi avec les projets potentiels d'implantation de services de l'administration cantonale, de transformation de l'ancienne Usine électrique, de réhabilitation des entrepôts Coop et d'une éventuelle implantation des archives cantonales.

La gare est donc indispensable à ce quartier, elle est même la condition *sine qua non* pour que la friche de la scierie des Eplatures puisse accueillir un site important de l'administration cantonale.

Ce projet est aussi en parfaite cohérence avec la volonté de la Ville de proposer des alternatives à la route, à l'aide notamment d'un Bike & ride et d'une éventuelle station de Vélospot, permettant aux citoyens d'avoir une alternative à la voiture et donnant aussi aux entreprises le moyen de valoriser des plans de mobilité douce.

Comme le rapport l'indique, les risques de ce projet sont les délais et les coûts. Mais puisque les coûts à la charge de la Ville sont forfaitaires, nous devons simplement nous dépêcher d'accepter ce rapport en encourageant notre Conseil et ses services à maintenir la cadence et continuer sur la voie de l'efficacité.

En conclusion, nous sommes devant un projet qui, depuis 2010, a pris l'ascenseur en termes de coûts mais aussi en termes d'offre pour la population, les commerces et les entreprises. Car l'attractivité d'une ville ne passe pas forcément par des cadeaux aux entreprises et aux riches citoyens mais davantage par des projets, bien réfléchis et qui profitent à tous.

Vous l'aurez compris, le parti socialiste soutiendra le rapport et félicite le Conseil communal pour ce très bon projet. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Encore une fois, le Conseil communal vous remercie pour l'accueil globalement favorable que vous avez réservé à ce rapport.

J'aimerais, en préambule de la prise de position du Conseil communal, rappeler que l'urbanisme durable, partout en Suisse, favorise la densification par la revalorisation des friches industrielles. Et que lorsqu'un quartier en projet a la chance de pouvoir compter en son cœur une ligne ferroviaire, tout le développement urbanistique et architectural du quartier se fait autour de la gare. Si ce procédé est fréquent, notamment à Zürich, Winterthur ou Berne, c'est évidemment pour nous une toute première. Pas sûr, d'ailleurs, qu'il y en ait une seconde.

La gare reliera ce quartier non seulement à tout le canton, mais bien au-delà. Nous espérons que des citoyens, travaillant par exemple à Neuchâtel, à Berne ou à Lausanne, y trouveront un tel avantage, dans un quartier aux standards actuels, et qu'ils n'éprouveront plus le besoin de se rapprocher de leur lieu de travail. De ce point de vue, la gare est un avantage certain dans la recherche de promoteurs et d'investisseurs désireux de développer un projet de qualité dans le périmètre de la Fiaz. Permettez-moi de vous dire que les premiers contacts pris avec ceux-ci sont, de ce point de vue, excellents.

Par ailleurs, la gare reliera également les places de travail créées dans le périmètre à tout le canton, et naturellement au-delà. Ainsi, le projet de développement d'un centre de l'administration cantonale sur la Fiaz, pendant du centre de l'administration cantonale à Tivoli, pour lequel le Conseil d'Etat a donné des garanties fortes au Conseil communal, est lié à la gare. Si celle-ci ne devait pas se faire, il est évident que le projet cantonal de centre d'administration dans les Montagnes neuchâtelaises et singulièrement à La Chaux-de-Fonds tomberait à l'eau. Ainsi, et pour répondre au groupe PLR qui s'inquiète de l'utilisation de la gare, il faut tout à fait honnêtement remarquer qu'elle sera essentiellement utilisée par les usagers travaillant à l'extérieur et habitant dans le périmètre de la gare et par les usagers qui travaillent dans le périmètre mais qui vivent à l'extérieur.

Cette réflexion me permet de tenter de définir le périmètre qui est celui de la gare. En effet, la gare ne concernera évidemment pas uniquement les 18'000m² de la friche de la Fiaz à requalifier, mais tout le quartier des Forges.

Je fais une petite parenthèse à ce propos pour répondre au PLR. La demande qui a été adressée par le service cantonal des transports à la Confédération est bien « La Chaux-de-Fonds-Les Forges », qui est effectivement plus juste et plus élégant qu'uniquement « Forges ».

Ainsi, j'arrive moi aussi à un inventaire à la Prévert, à la façon de M. Fatton. Le quartier concerné par la gare s'étendra de la future brasserie de l'Usine électrique, en passant par la clinique Volta, par le centre administratif cantonal de l'ancienne Portescap, en passant par les nouvelles habitations du temple des Forges ou encore le collège des Forges, qui demeure à ce jour le plus grand collège du canton, sans oublier le haut lieu qui deviendront les anciens Abattoirs, peut-être un jour des archives locales et cantonales, et d'ici quelques années, la requalification des 20'000m² de surface au sol des entrepôts Coop qui sont juste à côté, et peut-être un jour, de Polyexpo. En d'autres termes, pour le Conseil communal, cette gare fait non seulement sens, mais elle est au cœur d'un vaste projet, d'un vaste dispositif ancrant la Ville de demain.

A ce propos, je profite de tenter de répondre à la question de l'UDC. Nous ne pouvons pas, nous n'en avons pas les compétences, nous n'en avons pas les moyens, évaluer la future fréquentation de la gare de La Chaux-de-Fonds-Les Forges, mais ce que nous pouvons vous dire est la chose suivante. Dans le périmètre d'influence d'une gare, les CFF considèrent un rayon de 500m. Actuellement, dans ce périmètre d'influence de la future gare, il y a 5'200 habitants pour près de 5'800 à 6'000 à futur, et 2'150 emplois actuellement pour près de 2'400 à 2'600 à futur. En d'autres termes, c'est l'équivalent de Peseux que cette nouvelle gare desservira. Ce n'est pas tout à fait rien.

Il y avait d'autres questions. Le PLR pose justement la question pertinente de l'impact sur le pot commun des transports. Il y avait une omission à ce sujet dans notre rapport, alors nous la corrigeons : sachez que le service cantonal des transports a évalué l'augmentation pour La Chaux-de-Fonds dans la participation au pot commun des transports à moins de 1% de sa participation actuelle, soit au maximum CHF 55'000.- annuels.

Le PLR et le PS s'interrogent sur la cadence des trains, le nombre de trains qui s'arrêteront dans cette gare. La cadence sera à la demi-heure, tous trains compris. Donc quand les TER circuleront, les RE ne s'arrêteront pas. Pour la cadence au quart d'heure, il faudra attendre les travaux sur la ligne entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, ligne directe ou rénovation améliorée de la ligne historique, et il faudra également attendre la création

d'un point de croisement au Crêt-du-Loclc, point de croisement qui, cela dit, est prévu dans Mobilité 2030.

Le POP pose la question de la sécurité des écoliers sur les traversées des passages à niveau. Je vais commencer un tout petit peu à côté de la question, mais ne vous en faites pas. Il est prévu de réaliser le trottoir manquant du côté ouest de la rue de Morgarten, ce qui est une forme de sécurisation du parcours des écoliers. Par contre, pour les franchissements des voies, aucun aménagement particulier n'est prévu. A notre connaissance, il n'existe aucun aménagement particulier. Il est cependant à relever qu'il n'est pas, à notre connaissance, de problèmes particuliers à signaler dans une situation qui est déjà celle-là aujourd'hui.

Le POP pose encore la question des parkings d'échange. Alors effectivement, celui de la Fiaz n'est pas prévu par le nouveau projet. Et sachez qu'en automne, le Conseil communal entend remonter devant votre Autorité avec une présentation de la politique de stationnement globale, pour que vous puissiez bénéficier de la philosophie et de l'image globale. Alors sans entrer dans les détails, je peux d'ores et déjà vous dire que nous prévoyons trois types de parking. Un parking *Park & drive ou/ & bus*, premier type de parking. Pour pouvoir accéder à ce parking, il y aura une facilité à discuter, on vous en présentera les contours, pour ceux qui bénéficient – ça répond à l'une ou l'autre remarque – de l'abonnement Onde Verte. Il y aura des *Park & marche*, et il y a aura des parkings de centre-ville. Les *Park & drive ou bus* identifiés sont les suivants – ce n'est peut-être pas tout à fait exhaustif – mais sans surprise, il s'agit du parking du Crêt-du-Loclc, de celui de l'aéroport, de quelques places aux Eplatures, que nous pourrons utiliser à cet usage par convention, du parking de l'Hôtel-de-Ville, du parking des Arêtes, éventuellement celui du cimetière et la vingtaine ou trentaine de place de la Charrière. Mais je vous propose que nous n'en disions pas plus, que nous y revenions posément et en détails, encore une fois, avec la vue et la logique d'ensemble, d'ici à quelques mois.

Les Verts posent la question des urgences qui empruntent Bonne-Fontaine. A notre connaissance – ça répond aussi à la remarque du pompier-policier Blaise Fivaz – c'est police-secours qui utilise très volontiers, en cas d'urgence, le passage de Bonne-Fontaine. Peut-être police-secours connaît-elle les horaires des trains.

RIRES

Sinon, les Verts posent encore une question concernant les CHF 12'000'000.- prévus par le contrat de plan Etat-région de la région Bourgogne-Franche-Comté. Ce sont CHF 12'000'000.- qui seront utilisés essentiellement entre le Col-des-Roches, ou le Col-de-France, et Morteau. CHF 12'000'000.-, c'est très peu, ça permettra d'entretenir sans

amélioration les ouvrages d'art. En d'autres termes, ces CHF 12'000'000.- participent à cette étrange politique française qui tend à sauver l'existant sans l'améliorer, même quand l'existant est tout à fait insatisfaisant. Nous continuerons d'être limités par ce système, d'abord par la non-électrification de la ligne. Nous continuerons d'être limités par le matériel roulant, quoi qu'avec le système de sécurité KVB installé de part et d'autre de la frontière, ça pourrait être résolu, mais enfin, encore faut-il acheter du matériel roulant neuf ou en amener d'autre part. Et puis surtout, c'est absolument exceptionnel – j'ai déjà eu l'occasion d'expliquer ce système à l'un ou l'autre d'entre vous – nous continuerons d'être limités par le cantonnement assisté par informatique, le fameux système CAPI, qui n'existe à ma connaissance plus en Suisse, qui ne doit plus exister dans beaucoup de pays européens, mais qui existe toujours en France.

Qu'est-ce que le système CAPI ? Et bien figurez-vous que pour qu'un train puisse partir de Morteau en direction de La Chaux-de-Fonds, le chef de gare de Morteau doit prendre son téléphone, appeler le chef de gare de La Chaux-de-Fonds et lui dire « *Est-ce que je peux envoyer mon train ?* ». Le chef de gare de La Chaux-de-Fonds doit répondre « *Oui, tu peux envoyer ton train.* ». Il raccroche, il se met devant son ordinateur et écrit au chef de gare de La Chaux-de-Fonds : « *Cher chef de gare de La Chaux-de-Fonds, est-ce que je peux envoyer mon train ?* », et le chef de gare de La Chaux-de-Fonds doit répondre « *Oui, tu peux envoyer ton train.* ». Et à ce moment-là, le train part. Sauf que ce fameux système CAPI est considéré par la France comme étant dangereux, parce qu'il est fatiguant pour les chefs de gare. Donc les chefs de gare pourraient s'emmêler les pinceaux et envoyer des trains alors qu'ils ne devraient pas le faire. Aussi, ce système CAPI limite à huit allers et retours entre Morteau et La Chaux-de-Fonds. C'est évidemment un point dur qu'il faudra faire sauter ces prochaines années. Malheureusement, ces CHF 12'000'000.- ne serviront pas du tout à cela.

RIRES

Voilà, je crois que j'ai répondu à toutes les questions.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. On avait posé une question sur l'intégration de cette gare dans le réseau des transports publics routiers, pour voir si les lignes de bus allaient être modifiées pour que les arrivants à la gare puissent reprendre le bus à la gare et aller ailleurs. Ou alors est-ce que le réseau de bus restera ainsi ?

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. L'analyse n'a pas encore été faite, mais elle sera faite dans la perspective, évidemment, de relier au mieux la gare aux autres transports publics, c'est-à-dire ici aux bus. Bien sûr. Mais aujourd'hui, je ne peux pas en dire plus, parce que l'analyse n'a pas encore été réalisée.

L'arrêté est accepté par 27 voix sans opposition (7 abstentions).

PAUSE

Motion UDC

Incitations les conducteurs à plus de civilité en ville

Le Conseil communal est prié d'étudier comment inciter les conducteurs qui empruntent les rues et routes de notre ville, particulièrement aux heures de pointe, à plus de civilité.

En effet, il est malheureusement fréquent de voir des automobilistes attendant le passage au vert, arrêté sur un passage pour piétons, et gênant, sans vergogne, la traversée de la chaussée à une jeune mère et sa poussette, par exemple.

Il est devenu presque " normal " chez nous, de rencontres des voitures stationnées juste sous un panneau " Interdiction de s'arrêter " !

On voit également, et pas seulement sur les parkings des supermarchés, des voitures garées, qui empiètent sur deux places à la fois, ne laissant même par la place suffisante pour une voiturette.

Et qui n'a pas pesté à un carrefour quand, le feu passant au vert, un véhicule engagé perpendiculairement dans le croisement empêche tous les autres de rouler...

Les motionnaires persistent à penser qu'avec quelques moyens simples de communication, il est possible de sensibiliser les conducteurs indéclicats à moins d'incivilités !

Merci de votre soutien.

Pour le groupe UDC

Hughes Chantraine, Marc Schafroth, Andy Favre, Thierry Brechbühler, Christian Cassard, Jean-Denis Christen, Lionel Favre

M. Hughes Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La circulation en Ville de La Chaux-de-Fonds s'est profondément détériorée depuis quelques années. J'ai plaisir à me remémorer, arrivant de Genève il y a 28 ans, comme il était agréable de circuler dans les rues chaux-de-fonnières, larges et sans embouteillage.

Aujourd'hui, et pour plusieurs raisons, ce n'est plus le cas. La courtoisie qui prévalait à l'époque a laissé place à une agressivité qui, si elle n'est pas acceptable, peut néanmoins s'expliquer par les longs moments d'attente dans les bouchons. A titre d'exemple, il m'a fallu hier en fin d'après-midi près de vingt minutes pour faire le bout de l'avenue Léopold-Robert qui va de la rue du Midi à la rue de l'Hôtel-de-Ville.

Le problème n'est pas que local. Vendredi dernier, j'ai mis une heure et demie juste pour entrer dans Genève. Cette attente entraîne bon nombre de conducteurs à accuser les autorités genevoises de laxisme, et je ne peux leur donner tort, et c'est extrêmement dommageable, car cette attente interminable provoque une hyper-agressivité de gens parfaitement honnêtes en d'autres circonstances. La Ville de Genève avait donc mis en route une campagne de sensibilisation sous forme de plaques d'immatriculation commençant par GE, à slogans très courts et percutants, par exemple s'adressant aux jeunes, « GE-MOVECOOL ! ». Elle a été lancée en septembre 2016. J'ai pris un ou deux exemples ici, « GE-RESTE POLI », « GE-ME CALME ».

La campagne, intitulée « GE-RESPECTE » s'est poursuivie durant l'année 2017 avec des affiches, des actions de terrain et des vidéos marquantes. Automobilistes, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisés, utilisateurs des transports publics et piétons ont été interpellés avec des messages visant à améliorer les comportements sur les routes et dans les transports en communs. Une étude réalisée entre décembre 2017 et janvier 2018 a mis en évidence le succès et le soutien des différents usagers en faveur de cette campagne initiée par l'Etat.

En Ville de La Chaux-de-Fonds, les explications concernant la dégradation notoire de la circulation trouvent leurs sources dans les nombreux travaux d'entretien, ou de rattrapage d'entretien, qui doivent être effectués, quelques fois en urgence, et qui occasionnent des ralentissements voire même des fermetures d'axes importants pour entrer

et sortir du centre, engorgeant d'autant les autres voies d'accès. D'autre part, le parc automobile a nettement augmenté.

En outre, et non des moindres, certains aménagements de l'infrastructure sur les grands axes ont considérablement, et à dessein, perturbé la fluidité du trafic. Cette mesure, destinée à dégoûter les automobilistes de prendre leur voiture pour venir en Ville, d'ailleurs initiée également dans la plupart des grandes agglomérations européennes, n'a jamais rien apporté de bon et s'est toujours avérée inutile et coûteuse.

Si le trafic était plus fluide, certes beaucoup de choses iraient mieux, mais la situation actuelle n'excuse en tout cas pas le comportement inapproprié de certains conducteurs.

Cette petite motion a donc l'ambition de rendre attentifs les conducteurs en Ville de La Chaux-de-Fonds à une attitude plus courtoise envers les autres usagers de la route. La campagne d'affichage à Genève a porté ses fruits, mais reste un média probablement cher. Le choix des moyens revient à notre Exécutif. S'il entrevoit une autre manière, plus accessible mais toujours efficace d'aborder le problème, libre à lui.

M. Marc Arlettaz, Conseiller communal, Sécurité, Espaces publics et énergies : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal acceptera la motion, tout en précisant, en rappelant, mais je suis certain que vous en êtes toutes et tous conscients, que les moyens simples de communication dont il est fait mention dans la motion ne permettent évidemment pas, et cela a été dit lors du développement, de résoudre tous les problèmes. Vous m'excuserez de caricaturer quelques catégories d'automobilistes : entre ceux qui n'ont pas conscience de commettre des incivilités au volant et pour lesquels la communication peut avoir un effet important, ceux qui commettent des incivilités au volant par inattention et désinvolture et sur lesquels la communication peut encore avoir un effet mais est sensiblement moins efficace, et ceux qui, tout simplement, se comportent de manière antisociale lorsqu'ils sont dans leur véhicule, et sur lesquels on peut s'attendre à ce que la communication n'ait absolument aucun effet. Il faut donc évidemment un savant mélange de communication, ou, de manière plus générale, de ce qu'on pourrait appeler prévention, et de répression.

Dans ce cadre-là, le Conseil communal établira bien volontiers, mais plutôt courant 2019, lorsqu'il y aura un peu plus d'un an de recul par rapport au fonctionnement de la nouvelle brigade auxiliaire, un bilan de ce qui est possible et par qui, parce que ce n'est pas forcément par la Ville en termes de communication et de prévention, en rappelant que la communication a un coût qui n'est pas négligeable.

Et l'exemple de Genève est assez éloquent en termes d'échelles respectives. Vous me permettez une digression de quelques instants, j'étais vendredi dernier à Genève pour la remise des brevets de nos jeunes

sapeur-pompier et j'étais assis à côté du commandant du SIS de Genève, qui m'expliquait que dans son Service, il y avait 310 EPT. Nous en avons 50 ici. Donc on peut s'attendre, avec des échelles pareilles, à ce que le coût de la communication soit légèrement, potentiellement, plus haut à Genève qu'on pourrait se le permettre ici avec nos faibles moyens.

Le Conseil communal établira aussi volontiers le bilan des comportements qui sont les plus problématiques, à la fois en termes de sécurité et en termes de fluidité et d'exploitation du réseau routier. Et un bilan des résultats que la Sécurité publique obtient ou peut compter obtenir sur ces comportements, et à quel prix, aussi, en termes d'utilisation de nos ressources. Je vous remercie.

M. Alain Vaucher, Président : Merci. Vu que le Conseil communal accepte la motion, est-ce qu'il y a une opposition au niveau du Conseil général ? S'il n'y a pas d'opposition, elle est acceptée.

La motion est acceptée tacitement.

Motion UDC

Des passages pour piétons... sources de dangers ?

Le passage pour piétons existait déjà chez les romains, il y a plus de 2000 ans, ceci afin de protéger les piétons du passage des chars tirés par des chevaux ou des bœufs, il s'agissait à l'époque de pierres placées plus en hauteur que le reste de la Via Romana. Les passages réservés aux piétons (mais pas aux cyclistes ...) ont chez nous, d'abord été marqués par des clous en cuivre, puis en acier forgés, plantés entre les pavés des rues. Ensuite, vers 1950, les passages " zébrés " commencent à faire leur apparition, au fur et à mesure de l'évolution des surfaces goudronnées et de la qualité des peintures.

Son rôle est bien de délimiter une bande de passage afin d'avertir les conducteurs et ainsi, de " garantir " un minimum de protection aux marcheurs qui doivent traverser une route.

Toutefois, il arrive que quelques-uns de ces passages protégés soient mal positionnés. En effet, certains passages " cloutés " suivent un virage serré, pouvant masquer la présence d'un piéton, d'autres sont disposés du mauvais côté de la route.

En termes clairs, lors de croisements, avec priorité à droite, le fait d'avoir un passage pour piétons imprimé sur la voie gauche de ce croisement implique que l'automobiliste qui veut tourner à gauche, doit, à la fois regarder à droite pour surveiller l'arrivée d'un véhicule lui venant avec priorité, et regarder à gauche pour vérifier que personne n'emprunte le passage clouté, pourtant prioritaire également ! Si ce défaut est nécessaire dans un croisement bidirectionnel, il devient une erreur dans des croisements unidirectionnels tels que nous en connaissons beaucoup en ville de La Chaux-de-Fonds. Pour exemple, rue du Parc, niveau rue du Collège industriel en montant.

La même situation peut également se retrouver lors de " céder le passage " comme à la rue des Crêtets, en sortant de la rue des Ormes et du chemin de Fantaisie, où il faut regarder à gauche pour laisser passer les voitures et en même temps à droite pour les piétons.

Si ces passages avaient été peints sur la gauche de ces intersections, la sécurité en aurait été grandement améliorée.

De même, lorsqu'un passage à bandes jaunes suit directement un long virage serré, et comportant un angle masqué, par des constructions ou des arbres, il arrive bien souvent qu'une bonne partie de ce passage pour piétons ne soit pas visible pour le conducteur, avant d'avoir " le nez dessus " ! Nous avons un exemple bien connu, à la rue du Midi, la Galerie des arcades de la Migros occulte jusqu'au dernier moment, l'arrivée du piéton.

La LCR impose aux conducteurs de laisser la priorité aux piétons dès qu'ils s'approchent d'un passage protégé, encore faut-il que les conducteurs puissent apercevoir ces piétons ! Cette même LCR dit également qu'un conducteur doit adapter sa vitesse à la situation ; mais elle ne doit pas, pour autant, admettre des situations dangereuses, en laissant aménager des passages protégés de manière irréfléchie.

Le Conseil communal est donc prié d'étudier la pertinence de conserver un certain nombre de passages pour piétons qui potentiellement posent des problèmes de visibilité et créent ainsi un réel danger, évitable à un autre emplacement.

Pour le groupe UDC

Hughes Chantraine, Marc Schafroth, Andy Favre, Thierry Brechbühler, Christian Cassard, Jean-Denis Christen, Lionel Favre

M. Hughes Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En l'occurrence, je n'avais pas forcément prévu et planifié de développer cette motion qui à mon sens se suffisait à elle-même. Toutefois, le cas échéant, étant donné que nous sommes en présence d'un amendement, j'attendrai le développement de l'amendement pour éventuellement reprendre la parole. Je vous remercie.

Amendement du POP de la motion du groupe UDC "Des passages pour piétons... sources de dangers ?"

"Le Conseil communal est donc prié d'étudier la sécurité garantie par les différents passages piétons et, si besoin, d'en améliorer le fonctionnement".

Remplace :

"Le Conseil communal est donc prié d'étudier la pertinence de conserver un certain nombre de passages pour piétons qui potentiellement posent des problèmes de visibilité et créent ainsi un réel danger, évitable à un autre emplacement".

*Pour le groupe POP
Francis Bärtschi*

M. Francis Bärtschi, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Une nouvelle fois, la troisième et certainement pas la dernière, nous avons pris connaissance avec intérêt de la motion du groupe UDC « Des passages pour piétons... source de dangers ? ».

Notre intérêt est motivé par l'attention qu'il faut, en effet, réserver aux piétons. Quant à la motion elle-même et surtout à la demande d'étude qu'elle se propose de faire au Conseil communal, elle contient une ambiguïté pour ne pas dire une contradiction avec le souci présumé pour la sécurité des piétons. Ne demande-t-elle pas « *d'étudier la pertinence de conserver un certain nombre de passages pour piétons* » ? Vu les exemples donnés et d'autres qu'il ne serait pas difficile d'ajouter en regard de leur non-conformité avec la LCR, nous pourrions craindre que nombre d'entre eux ne disparaissent simplement, par conséquent que nous n'allions guère vers plus de sécurité.

Dans un premier temps nous proposerions, en lieu et place de la demande du groupe UDC, que le Conseil communal s'assure que la sécurité des différents passages pour piétons soit garantie, et le cas

échéant qu'il trouve moyen de l'améliorer sans pour autant passer par une suppression. C'est dans cet objectif que nous avons déposé un amendement.

Si nous pouvons nous permettre un contre-exemple à ce que la LCR exige, il se trouve que nous revenons de plusieurs voyages en France, l'un en Alsace, un autre en ayant traversé le pays d'est en ouest puis d'ouest en est. Nous avons alors pu constater qu'à chaque fois, les agglomérations non seulement imposent le 50 km/h, mais que dès qu'il y a un passage pour piétons ou une zone sensible près d'une école, etc., la vitesse est limitée à 30 km/h renforcée par un dos d'âne et très fréquemment par un appareil signalant la vitesse réelle de chaque véhicule. Premiers exemples déjà sur la route principale entre Morteau et Les Fins, lieu où il y a certainement autant de neige que dans notre région. Cela signifie que contrairement à ce qui se passe dans notre Ville, nos voisins ne se contentent pas de mettre à 30 km à l'heure des zones résidentielles ou des lieux où il n'est de toute façon guère possible d'aller plus vite, mais bien de placer ces ralentissements sur ce que nos services nomment des collectrices, soit les rues les plus dangereuses pour les piétons.

À ce propos, nous soulignons que le passage piétons mentionné par les motionnaires, qui se trouve à côté d'un collège, pose en effet problème et que le point a déjà été soulevé plusieurs fois par des commissaires popistes. Mais dans ce cas bien précis, pour assurer la sécurité, il semble nécessaire de mettre des passages sécurisés des deux côtés de la chaussée, car dans le cas contraire, certains très jeunes élèves ne peuvent se rendre à l'école en toute sécurité.

Fort de cela, le groupe POP ferait plutôt la proposition de déclarer La Chaux-de-Fonds « Ville à 30 km/h » et d'ajouter chaque fois que faire se peut des zones de rencontre à 20 km/h.

Quant à la LCR – pour rappeler, la LCR dit que dans une zone 30, il n'y a plus de passage pour piétons, c'est à cela que nous voulons en venir – au vu des préoccupations sur la sécurité des piétons manifestées par le groupe UDC ici présent, nous sommes persuadés que la section locale ne manquera pas de faire pression sur les élus UDC aux Chambres fédérales pour qu'ils proposent d'améliorer la loi dans le sens précité, soit que les passages piétons soient aussi autorisés dans les zones 30 km/h.

Après avoir relevé ces différents aspects de la problématique et avoir proposé un argumentaire, nous accepterons cette motion dans sa version amendée.

M. Alain Vaucher, Président : Merci. Je dois maintenant demander aux motionnaires s'ils acceptent l'amendement. A qui puis-je donner la parole ? M. Hughes Chantraine.

M. Hughes Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En l'occurrence, j'ai bien entendu le représentant du groupe POP dans son développement.

Toutefois, à la lecture du texte de l'amendement, je n'y retrouve pas ce qui a effectivement été exprimé maintenant. En lisant que « *Le Conseil communal est prié d'étudier la sécurité garantie par les différents passages piétons et si besoin d'en améliorer le fonctionnement* », je lis très clairement que si un passage piétons présente quelque danger, il faut le sécuriser. C'est-à-dire que s'il est contraire à la loi sur la circulation routière, s'il n'est d'aucun intérêt à l'endroit où il est, s'il est dangereux, et bien tant pis, il faudra quand même le sécuriser, il faudra dépenser relativement beaucoup d'argent pour y mettre des signaux lumineux, pourquoi pas un dos d'âne, une réduction de la vitesse. Je dirais quelque part que pour moi, on n'est plus du tout dans l'esprit de la motion.

Et dans une ville où le nombre de passages pour piétons est largement surnuméraire, obliger la Commune à dépenser plus pour aménager tous ceux qui, quelques fois, posent problème, voire même qui ne sont pas utiles du tout, cela semble pour moi très clairement aberrant.

Je dirais qu'en fonction du texte de l'amendement, au niveau des motionnaires, nous enjoignons le Conseil général à refuser cet amendement et à laisser le Conseil communal décider, avec sagesse, comme dans son habitude, au cas par cas, de ce qu'il faut faire de chaque passage pour piétons qui pose un problème.

M. Marc Fatton, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais savoir combien de passages pour piétons cela concerne, ceux qui sont illégaux, puisqu'apparemment il y en a plein qui sont illégaux. Je doute que l'UDC travaille beaucoup à pied, parce que personnellement, je ne me suis jamais vraiment senti en danger sur les passages piétons. J'aimerais savoir si nos services connaissent le nombre de passages qui seraient éventuellement illégaux. Est-ce qu'on pourrait répondre à cette question ?

Mme Carmen Brossard, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il est vrai que certains passages pour piétons pourraient être améliorés au travers d'un meilleur positionnement, d'une meilleure signalisation, ceci, évidemment pour assurer une sécurité accrue de tous leurs usagers.

Le parti socialiste soutient la motion soumise à approbation par l'UDC amendée par le POP et réitère son soutien à la politique d'amélioration déjà engagée par le Conseil communal dans le domaine de la circulation et le soutient également dans toutes les autres mesures qu'il aura encore à mettre sur pied, aussi sévères soient-elles, pour que chacun se sente respecté et en sécurité sur nos trottoirs et nos routes.

Merci de votre attention.

M. Alain Vaucher, Président : Merci. Je pense que nous devons d'abord voter sur l'amendement avant de demander son avis au Conseil communal. M. Christophe Ummel.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. On serait très intéressé d'entendre la position du Conseil communal.

M. Marc Arlettaz, Conseiller communal, Sécurité, Espaces publics et énergies : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal sollicite une brève suspension de séance pour pouvoir se positionner sur l'amendement, s'il vous plaît.

M. Alain Vaucher, Président : Une suspension de cinq minutes est accordée.

SUSPENSION DE SEANCE

M. Marc Arlettaz, Conseiller communal, Sécurité, Espaces publics et énergies : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal, qui est globalement sensible à la problématique, doit aussi pouvoir répondre à un certain nombre d'exigences légales et normatives, qui dans certains cas peuvent nécessairement conduire à ce qu'un passage pour piétons soit supprimé. Il n'y a donc pas de sanctuarisation possible de chacun des passages pour piétons sur notre territoire d'un point de vue politique et, en ce sens, le Conseil communal propose de sous-amender l'amendement déposé par le POP en ajoutant, après « *et si besoin, d'en améliorer le fonctionnement* », « *ou d'en envisager la suppression* ». Je vous remercie.

M. Julien Gressot, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il va sans dire que l'amendement ne voulait pas sanctuariser des passages pour piétons, la formule « *en améliorer le fonctionnement* » permet cette souplesse. La proposition du Conseil communal semble aller dans le même sens, donc nous pouvons l'accepter.

M. Alain Vaucher, Président : Si le sous-amendement est accepté par les amendeurs, il n'y a donc pas besoin de vote. Par contre, pour le groupe UDC, Hughes Chantraine.

M. Hughes Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les auteurs de la motion, étant donné le sous-amendement de

l'amendement, trouvent qu'effectivement on retrouve l'esprit de la motion et accepteront la proposition du Conseil communal aussi.

M. Alain Vaucher, Président : Merci. Etant donné que l'amendement sous-amendé est accepté, est-ce que je peux donner la parole à quelqu'un au niveau du Conseil communal pour la motion ?

M. Marc Arlettaz, Conseiller communal, Sécurité, Espaces publics et énergies : Très volontiers, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal acceptera la motion sous-amendée en notant en préambule que notre Ville compte un nombre très important de passages pour piétons, je crois que j'ai déjà eu l'occasion de le dire ici, plus de 500 passages pour piétons. Qu'il n'y a pas, aujourd'hui, de véritable cohérence globale de disposition de ces passages pour piétons, qui parfois sont à tel ou tel endroit pour des raisons historiques, souvent ont été disposés en réponse à des demandes ponctuelles. Qu'il y a aussi lieu de remarquer que les normes techniques ont évolué au fil des années et que nos passages pour piétons n'ont pas toujours suivi les nouvelles exigences de ces normes. Et remarquer aussi, ce qui fait écho à l'interpellation qui a été déposée par le représentant du PDC, que le nombre important de passages pour piétons posent un énorme défi en termes d'entretien et de renouvellement du marquage.

Par rapport au développement qui a été fait de l'amendement par le groupe POP, je souhaite préciser quelque chose qui est assez essentiel, c'est le fait que la technique liée aux passages pour piétons n'est pas seulement ni principalement liée à la seule LCR mais qu'elle est surtout liée à la norme VSS sur les passages pour piétons qui compte pas moins de 18 pages et qui précise toutes les exigences, qui font aussi office de directives du département fédéral, que doivent absolument respecter les passages pour piétons.

Préciser aussi, par rapport aux constatations que M. Bärtschi a pu faire en France, que pour le coup nos bases légales ne sont pas les mêmes en Suisse. Je vous invite à la lecture de l'article 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière, qui vous expliquera par le menu les conditions dans lesquelles on peut déroger aux limitations générales de vitesse, c'est-à-dire aux 50 km/h, et on ne peut pas, en Suisse, simplement limiter la vitesse au droit d'un passage pour piétons pour faire ralentir les véhicules. On ne peut le faire que s'il n'y a pas d'autres manières de garantir la sécurité ou de protéger un cercle particulièrement vulnérable de personnes, ce qui veut dire qu'on ne peut pas généraliser une vitesse inférieure au droit des passages pour piétons.

Et enfin, par rapport à l'importance des zones 30 et des zones de rencontre dans notre Ville, je vous rappelle que votre Autorité a accepté en fin d'année passée le plan directeur des mobilités qui précise dans le détail

quels sont les secteurs qui sont appelés à futur à devenir des zones 30 et ceux qui ne le sont pas.

Pour revenir sur le texte de la motion, je me permets de préciser que la problématique qui est relevée sur la rue du Collège-Industriel est intéressante, mais, vous m'excuserez l'expression, qu'elle ne tient pas totalement la route. Parce qu'effectivement, si on analyse la situation au carrefour Collège-Industriel-Parc, il serait plus judicieux que le passage pour piétons soit disposé en est. Mais si on regarde la situation au carrefour qui est juste au-dessus, Collège-Industriel-Jardinière, où le sens unique est dans l'autre sens, il faudrait que le passage piétons soit en ouest. Donc à ce moment-là, on se retrouve, si on ne veut avoir qu'une rangée de passages pour piétons, aussi pour des questions de coûts, avec deux possibilités : soit que les piétons traversent une fois sur deux sans passage, ce qui serait quand même dommage en termes de sécurité, ou alors avec des passages pour piétons qui sont une fois d'un côté, une fois de l'autre, en obligeant notamment les écoliers à faire la quinconce d'un carrefour à l'autre, ce que vous admettez ne pas être totalement pertinent.

Par contre, la problématique qui est relevée est bien réelle en ce qui concerne la visibilité insuffisante sur un certain nombre de passages pour piétons. C'est le cas, on le sait, sur la rue du Midi et on y travaille. C'est aussi le cas, par exemple, et on est en train de finaliser une analyse à ce sujet-là, sur un passage pour piétons qui est problématique à la rue de Bel-Air et qui devra être déplacé pour répondre aux exigences minimales de sécurité. Il y en a certainement bien d'autres, mais force est de constater aujourd'hui, et ça répondra à la question qu'a posée Monsieur le Conseiller général Fatton, que nous travaillons à la sécurisation de ces passages pour piétons en fonction de nos ressources et en fonction des problèmes qui apparaissent, mais que nous n'avons pas, aujourd'hui, la vue d'ensemble de tous les passages pour piétons qui respectent strictement cette norme et de ceux qui ne la respectent pas. Il y a notamment encore, et on en a un nombre assez important en Ville, tous les passages pour piétons qui traversent deux voies de circulation dans le même sens sans îlot ou réglementation lumineuse. C'est notamment le cas sur les axes nord-sud dans la Ville en damier, comme Armes-Réunies ou Pouillerel. On est aussi en train de travailler là-dessus, mais ça demandera une analyse détaillée de chacun des passages.

Donc c'est un gros travail. Et je pense important que votre Autorité ait conscience du travail global que la sécurisation des passages pour piétons dans notre Ville peut représenter. J'ai fait rapidement cet après-midi quelques calculs pour pouvoir vous donner des ordres de grandeur.

En première étape, le travail pour pouvoir simplement répondre à la motion, c'est-à-dire de savoir combien de passages pour piétons sont totalement conformes aujourd'hui et combien ne le sont pas, si on estime ce travail, qui parfois demande d'aller sur place pour vérifier *in situ* les

visibilités, à une heure par passage pour piétons pour l'analyse de la conformité, ça fait 500 heures de travail. C'est l'équivalent d'un EPT qui ne travaille que sur ce sujet-là durant trois mois, ou alors, si c'est externalisé, comptez un bureau d'ingénieur avec une moyenne de CHF 120.- de l'heure, c'est un mandat qui représente CHF 50'000.- à CHF 60'000.-. Et ceci uniquement pour pouvoir répondre à la motion qui est de dire quels sont les passages pour piétons qui sont bons et quels sont ceux qui ne sont pas bons.

Ensuite, il y a tout le travail suivant, c'est-à-dire d'élaborer les projets qui permettront de sécuriser, de rendre conformes les passages pour piétons. Si on imagine, et c'est peut-être relativement faible comme estimation, qu'un quart de nos 500 passages pour piétons sont aujourd'hui défectueux en termes de sécurité : 125 passages pour piétons, fois quatre heures pour étudier des variantes de mise en conformité, là encore, cela fait de nouveau 500 heures de travail, donc un EPT sur trois mois ou à nouveau un mandat de l'ordre de grandeur que je vous disais tout à l'heure.

Une fois qu'on a étudié les variantes et qu'on sait ce qu'on va vouloir faire, il faut, passage par passage, établir le projet pour pouvoir ensuite réaliser. Si, sur les 125 passages, on estime qu'il y en a un quart qui finalement doit être supprimé parce qu'il n'y a aucune solution et que les trois quarts restants doivent être assainis, cela fait 94 passages pour piétons. Si on imagine deux jours de travail, ce qui n'est pas cher compté, pour élaborer le projet, sachant qu'on doit non seulement coter l'emplacement nouveau du passage, mais aussi étudier la question de l'abaissement des bordures, la question de l'adaptation de l'éclairage public qui est obligatoire, qu'on doit aussi, ça paraît tout bête, adapter la signalisation, est-ce qu'on a des mats disponibles, est-ce qu'on doit percer pour poser des flanches ? Donc 16 heures de travail par passage pour piétons, fois 94 passages, ça fait 1'500 heures de travail pour nos services, donc un EPT sur neuf mois, ou alors un mandat d'à peu près CHF 180'000.-.

Donc vous avez, jusqu'au moment où on commence à planter le premier clou, à peu près 2'500 heures de travail ou environ CHF 300'000.- de mandat. Vous vous rendez compte, du coup, de l'immense travail que ça représente, qui sera de toute façon indispensable. Et bien sûr, c'est sans compter le coût des travaux, qu'on peut imaginer entre CHF 5'000.- et CHF 30'000.- suivant lesquels, notamment suivant le fait de savoir s'il y a de l'éclairage à modifier ou s'il y a des îlots à créer. On était sur 94 passages pour piétons, si vous prenez CHF 10'000.- de moyenne, ça fait à peu près CHF 940'000.-, donc environ CHF 1'000'000.- de travaux.

Vous voyez donc que c'est vraiment un travail d'ampleur. Il ne faut pas simplement penser que cette motion va servir à rendre le Conseil communal attentif. Il l'est déjà, il a déjà commencé son travail d'analyse,

mais comme je le disais, en fonction des cas les plus urgents. Par cette motion, j'espère, le Conseil communal espère, que votre Autorité sera consciente des montants qui vont être nécessaires ces prochaines années à la fois pour répondre et appréhender de manière globale la problématique et pour réaliser la sécurisation. Ce n'est donc pas, en globalité, vous l'aurez compris, travaux compris, des montants de centaines de milliers de francs, mais probablement des montants de l'ordre de CHF 1'000'000'.-, voire un peu plus, qui seront nécessaires, vraiment nécessaires pour la sécurité de nos concitoyens lorsqu'ils sont à pied. Raison pour laquelle le Conseil communal, je le répète, est favorable à cette motion. Je vous remercie.

M. Alain Vaucher, Président : Merci beaucoup pour ce très long et complet développement. M. Patrick Jobin.

M. Patrick Jobin, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Malgré la réponse très détaillée et très intéressante du Conseil communal, je me dois quand même de rappeler qu'il y a une troisième, sauf erreur, possibilité de limiter ou de trouver des exceptions à la limitation générale de vitesse, c'est de limiter le bruit routier en Ville.

Or, avec les beaux jours et les automobilistes et motocyclistes qui font vrombir leurs moteurs au centre-ville, comme s'ils se croyaient sur des circuits, cela jour et nuit, on peut légitimement se demander si premièrement les contrôles de la limitation générale de vitesse sont suffisants et ne devraient pas être augmentés, notamment de nuit, et si des mesures ne devraient pas être prises sur certaines rues qui servent particulièrement de piste d'essai pour ces pilotes en herbe. Si ces axes-là pourraient être identifiés et éventuellement limités ?

Merci de votre attention.

M. Marc Arlettaz, Conseiller communal, Sécurité, Espaces publics et énergies : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est juste, M. Jobin maîtrise parfaitement l'article 108 OSR, qui prévoit aussi le fait que les conditions environnementales puissent nécessiter une dérogation à la limitation générale de vitesse.

Peut-être que ce sera un argument à futur sur certains axes de notre Ville pour devoir réduire la vitesse. Peut-être. Mais pour l'instant, ce travail n'est pas encore achevé et de toute façon, le calcul du bruit est standardisé et pour prendre des mesures, ce calcul ne se fait pas simplement sur un ou deux véhicules qui posent un problème particulier mais d'une manière standardisée, qui est décrite dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. Ce qui veut aussi dire que quelqu'un qui a une moto, en particulier extrêmement bruyante, peut tout à fait déranger son voisinage en respectant parfaitement les limitations de vitesse et même des

limitations relativement faibles à 30 km/h, puisque c'est surtout le bruit de l'accélération qui pose problème.

Cela étant, les contrôles de vitesse existent. J'en profite pour rappeler, parce que ça échappe régulièrement à certaines personnes qui interpellent le Conseil communal, que les Communes n'ont plus de pouvoir en ce qui concerne le contrôle de vitesse dans le Canton, puisque c'est l'Etat, par la Police neuchâteloise, qui s'en occupe.

Donc effectivement, la question du bruit est une question qui demeure en suspens, mais qui ne permettra pas de donner une réponse pour la conformité des passages pour piétons, à part peut-être dans quelques cas très particuliers. Je vous remercie.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR aurait besoin d'une très courte interruption de séance, s'il vous plaît.

M. Alain Vaucher, Président : J'octroie une très très courte suspension de séance, de 45 secondes.

SUSPENSION DE SEANCE

M. Alain Vaucher, Président : Retour en séance. La motion étant acceptée par le Conseil communal, je dois encore vous demander s'il y a des oppositions à cette motion. S'il n'y a pas d'opposition, la motion est acceptée.

La motion est acceptée tacitement.

M. Alain Vaucher, Président : Vu l'heure, malgré la présence d'une interpellation du groupe PDC, je vous propose de la mettre à l'ordre du jour de la prochaine séance.

Il me reste à vous souhaiter de belles vacances, que vous restiez ici à La Chaux-de-Fonds ou que vous partiez. Profitez de votre été et on se retrouve en août.

Séance levée à 22h05.

Le président :
Alain Vaucher

Le secrétaire :
Thierry Brechbühler

La secrétaire-
rédactrice :
Anaïs Brand