



LA CHAUX/DE/FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE  
UHRENMETROPOLE  
METROPOLI OROLOGIERA  
WATCHMAKING METROPOLIS

## Rapport d'information des Conseils communaux relatif au plan directeur partiel des mobilités (PDDM) pour les projets de contournement des villes du Locle et de La Chaux- de-Fonds par la H20

(du 16 octobre 2013)

### aux Conseils généraux

des Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle

Madame la présidente,  
Monsieur le président,  
Mesdames les conseillères générales,  
Messieurs les conseillers généraux,

### Contexte

Après le Conseil national ce printemps, le Conseil des Etats a reconnu, le 20 septembre 2012, la route principale H20 comme un axe d'importance nationale. Cette reconnaissance se fait dans le cadre du message du Conseil fédéral qui prévoit un transfert de quelques 376 kilomètres de routes cantonales au réseau des routes nationales. La Confédération sera dès lors en charge de la gestion, de l'entretien et de la construction du réseau national étoffé par ces 376 kilomètres supplémentaires.

La gestion par la Confédération de ces kilomètres supplémentaires ne peut se faire sans une augmentation de la vignette autoroutière. Après plusieurs discussions au niveau des chambres, il a été décidé d'augmenter le prix de la vignette de CHF 40.- à CHF 100.- afin de financer l'entretien des 376 kilomètres supplémentaires, ainsi que les travaux qui y sont prévus. Cette augmentation de prix a été combattue en référendum et le peuple suisse devra voter le 24 novembre 2013. Un refus par le peuple condamnerait les projets de contournement routier des deux villes.

En termes de construction, on parle notamment de la réalisation des contournements routiers des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Ces travaux revêtent une grande importance non seulement pour les deux villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, mais aussi pour toutes les Montagnes neuchâteloises et pour tout le Canton.

Il s'agit, d'une part, de désengorger les deux villes en éliminant une part importante de leur trafic. Les effets seront particulièrement sensibles puisque les centres villes, et nombre des rues aujourd'hui axes de transit, pourront être requalifiés et réaménagés dans une perspective d'espace mieux partagé, plus agréable et mieux sécurisé. Pour ce faire, il s'agira de mettre immédiatement en place des mesures d'accompagnement dirigeant le trafic vers les axes de contournement et favorisant la mobilité douce et les transports publics.

Il s'agit d'autre part de développer un axe routier fort entre l'agglomération neuchâteloise et l'agglomération bisontine, inscrivant les Montagnes neuchâteloises dans un réseau désenclavé. L'"autoroute" des Microtechniques deviendra ainsi l'axe principal entre la Suisse et la Franche-Comté, mettant Neuchâtel à 1h20 de Besançon.

Le présent rapport d'information est un rappel de l'importance des contournements routiers des deux Villes et des engagements pris par le biais du plan directeur partiel des mobilités (PDMP). Il est à noter enfin que le rapport ne revient pas sur les différentes mesures progressivement mises en place dans les différents centres des Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, mais se limite à la présentation du plan directeur partiel des mobilités, tel qu'il avait été adopté en 2012.

### **Cadre du plan directeur partiel des mobilités**

Dans le cadre de la planification des ouvrages de contournement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la route H20, le Service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) a demandé aux autorités communales des deux Villes d'établir un PDPM. Celui-ci doit garantir la mise en œuvre des mesures d'accompagnement relatives à la mobilité qui sont prévues dans le cadre du projet autoroutier de la H20.

Ces mesures ont été planifiées en coordination étroite avec les conseils communaux des deux Villes, leurs services techniques et leurs mandataires. Le PDPM a été mis en consultation publique en même temps que l'enquête publique du projet H20, du 22 octobre au 22 novembre 2010, et n'a suscité aucune remarque. La mise à l'enquête publique du projet routier a par contre suscité 17 oppositions au Locle et 12 à La Chaux-de-Fonds.

Le projet routier et le PDPM ont par ailleurs été présentés lors de la séance du 18 octobre 2010 qui réunissait les Conseils généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Un rapport concernant la création de la réserve de préfinancement PDPM a été présenté au Conseil général du Locle lors de la session du 27 avril 2012.

Ce plan directeur partiel des mobilités a également fait l'objet de discussions lors de la mise à l'enquête publique avec l'Association Transports et Environnement (ATE) qui avait formulé une opposition au projet d'évitement des deux villes. Dans le cadre du retrait de cette opposition, une convention a été signée entre l'ATE, les deux Villes et l'Etat. Celle-ci prévoyait notamment que les Conseils communaux du Locle et de La Chaux-de-Fonds présentent, pour information, le PDPM d'ici fin 2012. Même si celui-ci avait déjà fait l'objet d'une présentation publique le 18 octobre 2010 auprès des deux Conseils généraux, les Conseils communaux ont décidé de vous soumettre leur présent rapport, pour information, notamment en lien avec la votation du 24 novembre 2013. Par souci de transparence, la convention précitée figure en annexe du présent rapport.

### **Buts du plan directeur partiel des mobilités**

Ce document a pour but de lier les autorités cantonales aux autorités communales pour assurer l'étude des mesures d'accompagnement (études détaillées, financement, procédures d'enquête), leur réalisation, l'analyse de leurs effets, voire le renforcement de ceux-ci par des actions complémentaires.

Le périmètre retenu pour les études de circulation du projet H20 englobait les périmètres urbanisés du Locle et de La Chaux-de-Fonds ainsi que le secteur du Crêt-du-Locle, situé entre ces deux localités.

Le PDPM définit, pour les mesures d'accompagnement :

- les objectifs à atteindre;
- la procédure détaillée et son calendrier.

Le Département de la gestion du territoire (DGT) de la République et Canton de Neuchâtel, le Conseil communal de la Ville du Locle et le Conseil communal de la Ville de La Chaux-de-Fonds sont liés par le PDPM.

En l'approuvant, respectivement en l'adoptant, ils se sont engagés à prendre toutes les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Les mesures d'accompagnement sont indissociables de la mise en service des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la H20.

## **Objectifs généraux à l'échelle du projet**

Les projets de contournement H20 visent cinq axes d'objectifs :

### 1. Amélioration des conditions environnementales

#### a) Améliorer la qualité de vie des habitants

Le trafic traversant actuellement les centres urbains des deux villes engendre des nuisances environnementales très élevées (bruit et pollution de l'air). Les contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds réduiront sensiblement ces nuisances, en reportant une partie de ce trafic sur la nouvelle infrastructure routière préservant les centres urbains des deux villes.

#### b) Respecter les prescriptions fédérales en matière de protection contre le bruit (OPB)

L'assainissement du bruit routier doit intervenir d'ici au 31 mars 2015 pour les routes nationales et d'ici au 31 mars 2018 pour les autres routes (Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986).

Le respect de cette exigence fédérale constitue également un objectif d'amélioration des conditions environnementales dans les deux villes des Montagnes neuchâteloises.

### 2. Amélioration de la sécurité de la mobilité douce

#### a) Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, en particulier pour les usagers les plus vulnérables

Les cyclistes et les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic routier. Les charges de trafic de l'ordre de plus de 20'000 vhc/jour constatées aujourd'hui sur plusieurs axes du Locle et de La Chaux-de-Fonds ne permettent pas une circulation sûre des cyclistes.

De même, ces charges de trafic ne garantissent pas une sécurité optimale des traversées piétonnes, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ou les piétons les plus jeunes.

De plus, quelques établissements scolaires (collèges Jehan-Droz et Daniel-Jeanrichard au Locle, collèges des Forges et des Gentianes à La Chaux-de-Fonds) se situent le long de l'itinéraire de transit ou des axes collecteurs acheminant le trafic vers la H20.

Des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité des piétons, et en particulier des enfants, sur ces traversées piétonnes.

### 3. Promotion des modes de transports alternatifs à la voiture

#### a) Transports publics

Comme le recommande le projet d'agglomération RUN (objectif 4.3), le report modal vers les transports publics dès l'origine du déplacement doit être encouragé, qu'il s'agisse de déplacements internes aux Montagnes neuchâteloises ou en lien avec le Littoral, le Jura et le Jura bernois ou la France voisine.

Au surplus, les points d'entrée de ville créés par les différentes jonctions du projet H20 doivent favoriser l'émergence de pôles d'échange entre les transports individuels motorisés et les transports publics.

De plus, l'utilisation des transports publics pour les trajets internes aux villes doit être encouragée et facilitée.

#### b) Mobilité douce

Les conditions de circulation étant rendues plus confortables dans les centres-villes, les modes doux peuvent – et doivent – être favorisés pour les trajets internes aux deux villes.

### 4. Contribution au dynamisme économique et à la convivialité des centres-villes

#### a) Favoriser l'accès aux commerces, services et entreprises

Les centres-villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds accueillent de nombreux commerces, services et entreprises.

L'accès à ces commerces, services et entreprises doit ainsi être assuré, en particulier au moyen d'une offre de stationnement adéquate, afin de garantir l'accès des clients et visiteurs.

#### b) Créer les conditions favorables pour une utilisation agréable des espaces publics

Certains axes servant au transit dans les hypercentres (par exemples : la rue Daniel-Jeanrichard, la rue du Temple au Locle ou l'avenue Léopold-Robert à La Chaux-de-Fonds) méritent des conditions plus favorables pour une utilisation agréable des espaces publics (terrasses, bancs publics, ...).

De plus, certains axes plus résidentiels connaissent des charges de trafic importantes. Une réduction des flux permettrait de « rendre » la rue aux riverains (augmentation des espaces verts, sécurité aux abords des places de jeux, élargissement des trottoirs, ...).

5. Mise en valeur de l'Urbanisme horloger

a) Mettre en valeur les abords des bâtiments remarquables

La création des infrastructures de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds permet des réductions de trafic dans les centres urbains, grâce auxquelles de nouveaux potentiels de réaménagement d'espaces publics susceptibles de mettre en valeur l'Urbanisme horloger seront dégagés.

b) Créer des conditions favorables pour les visiteurs des deux villes

Les itinéraires menant aux centres-villes et aux différents sites remarquables doivent être "lisibles" depuis toutes les provenances (Franche-Comté, Neuchâtel, Jura et Jura bernois, Belfort) pour tous les usagers et, en particulier, ceux qui sont étrangers aux lieux.

**Objectifs généraux spécifiques aux modes de transport**

1. Trafic individuel motorisé

a) Optimiser l'exploitation du réseau routier

La création de nouvelles infrastructures routières suppose une réflexion globale sur la hiérarchisation future du réseau routier. En effet, certains axes précédemment destinés à écouler le trafic de transit ne revêtent plus qu'un rôle d'accessibilité et de dessertes locales. A l'inverse, certaines routes actuellement peu utilisées peuvent devenir des axes collecteurs en liaison avec les jonctions du contournement.

Ainsi, il est nécessaire de redéfinir une hiérarchisation du réseau routier avec le contournement en service, afin de déterminer les potentiels de réaménagement des différents axes du réseau routier urbain.

Ce réaménagement doit s'effectuer de manière à conférer une grande lisibilité du réseau à l'utilisateur, habituel ou occasionnel, afin de clarifier les itinéraires à emprunter entre les différents quartiers et les jonctions du contournement.

La lisibilité peut intervenir par le jalonnement, mais aussi par le type d'aménagement et la capacité offerte des axes concernés.

b) Inciter les usagers à emprunter les axes de contournement pour le trafic de transit ainsi que certains trajets internes aux villes ou en échange avec les villes

Le potentiel d'utilisation de la H20 n'est pas limité au seul transit. Une part importante du trafic empruntant les contournements des deux villes sera constituée par du trafic d'échange ou du trafic interne aux

villes. Il convient donc d'optimiser l'utilisation du contournement pour ces deux types de trafic, afin de limiter l'utilisation du réseau routier urbain existant.

Les mesures prises pour atteindre cet objectif peuvent être incitatives, en informant l'utilisateur sur les avantages de l'utilisation de la nouvelle infrastructure, ou contraignantes, par exemple en pénalisant les itinéraires de court-circuit à l'intérieur des villes (contrôle d'accès sur certains itinéraires, réorganisation des circulations et mesures de modération du trafic dans les quartiers d'habitat à protéger,...).

c) Garantir l'accessibilité aux différents quartiers depuis tous les axes d'accès

L'ensemble des axes routiers desservant les villes doit être considéré. En plus de la H20, l'accessibilité aux différents quartiers des villes doit être garantie pour la H18 (Chemin Blanc) et la RC168 (route de Biaufond) à La Chaux-de-Fonds ainsi que pour la RC149 (route du Prévoux), la RC170 (route de la Jaluse) et la RC2330 (route de la Combe-Girard) au Locle.

d) Limitier l'impact du trafic pendulaire aux périodes de pointe

Les contournements ont notamment pour but de soulager les villes du trafic dont elles subissent les nuisances. Le caractère pendulaire de la H20, particulièrement du côté du Locle, implique des effets très marqués aux périodes de pointe.

Ainsi, l'utilisation du contournement par le trafic pendulaire doit être maximale. En cas de surcharge de trafic sur le contournement, des mesures doivent être prises pour éviter l'engorgement du réseau routier urbain (contrôle d'accès, renforcement de l'incitation au report modal, ...).

e) Protéger les quartiers résidentiels du trafic de transit

Les itinéraires de court-circuit à travers les quartiers résidentiels doivent être évités.

f) Modérer le trafic dans les zones résidentielles

Les zones résidentielles doivent être protégées du trafic. Le volume de trafic doit y être limité et la vitesse des véhicules réduite, que ce soit grâce à des régimes de vitesse plus bas ou par des aménagements constructifs diminuant la vitesse des véhicules.

g) Permettre un déneigement efficace de l'ensemble du réseau routier

Les contraintes climatiques des Montagnes neuchâteloises nécessitent un entretien accru du réseau routier. Le déneigement doit

être assuré de manière permanente, non seulement sur la H20, mais également sur le réseau collecteur des jonctions.

h) Gérer le stationnement

L'objectif général "Favoriser l'accès aux commerces et services" est lié à l'objectif spécifique "Gérer le stationnement". Les différents types d'usagers (résidents, pendulaires fixes, pendulaires dynamiques, clients des commerces et services, livreurs, ...) ont des besoins divers.

Le stationnement doit donc être assuré pour l'ensemble des usagers, en fonction des objectifs généraux. Néanmoins, tous les usagers ne doivent pas pouvoir stationner partout, mais plutôt pouvoir stationner quelque part.

Les clients et visiteurs doivent bénéficier de places de courte durée à proximité des zones centrales et commerciales, alors que les résidents doivent disposer d'une offre de stationnement tout au long de l'année, y compris lors de la période hivernale.

i) Réduire fortement le stationnement des pendulaires dans les centres-villes

Le report modal en périphérie grâce à des parkings d'échange, soit reliés à des lignes de transports publics performantes (P+R), soit suffisamment proches des centres pour permettre de finir le trajet à pied (P+M), doit permettre d'extraire ce type de stationnement, fortement consommateur de l'offre à disposition.

Une gestion volontariste de l'offre (par exemple, en limitant la durée maximale autorisée de parage) optimise les effets de l'incitation au report modal. Cette gestion globale du stationnement, à l'échelle de l'agglomération, constitue à ce titre l'un des concepts-clés du projet d'agglomération RUN.

Pour rappel, le Conseil général de La Chaux-de-Fonds avait adopté, le 28 juin 2010, un rapport sur la mise en place d'une politique de stationnement. Cette décision avait fait l'objet d'un référendum et la population chaux-de-fonnière avait refusé, le 13 février 2011 à 71,61%, l'introduction de macarons et de cartes de stationnement payants pour les zones bleues, vignettes destinées à permettre aux habitants de ces zones et à certains employés d'entreprises d'y parquer sans limitation de durée. Le peuple avait également refusé à 74,25% un crédit de CHF 490'000.- qui devait permettre la mise en place de la signalisation pour déterminer un élargissement de la zone

bleue à partir du centre-ville et des zones 30 km/h. Le dossier de la politique de stationnement est actuellement en réflexion au niveau du Conseil communal de La Chaux-de-Fonds et devrait être représenté ces prochaines années au Conseil général.

Pour Le Locle, un plan de stationnement global avait été déposé, en 2008, devant le législatif communal, avant d'être retiré au vu de plusieurs interventions. Des modifications ponctuelles sont progressivement réalisées et un processus participatif, avec les différents commerçants du centre-ville débutera en janvier 2014, de même que la mise en place de voies bus du Col-des-Roches au bas du Crêt.

## 2. Transports publics

### a) Améliorer les conditions de circulation des transports publics

Le report modal vers les transports publics, souhaité dans les divers documents directeurs ainsi que dans les objectifs généraux du présent PDPM, n'est efficace que si des conditions favorables sont créées pour la progression des bus. Actuellement, la saturation récurrente du réseau routier principal, en particulier au Locle, ne constitue pas des conditions favorables pour la promotion des transports publics.

Avec la mise en service des contournements, les conditions de circulation des transports publics devront être améliorées, notamment avec la création de voies réservées pour les bus.

L'augmentation de la vitesse commerciale des bus et le respect des horaires sont les principales attentes de la clientèle et peuvent être considérés comme des objectifs principaux.

### b) Améliorer le fonctionnement des pôles d'échange entre transports urbains et interurbains

Pour renforcer l'attrait des transports publics, une complémentarité entre transports interurbains et urbains est nécessaire. Ainsi, la réalisation de pôles d'échange, en particulier au niveau des gares CFF des deux villes, permet d'accroître l'attractivité des transports publics.

## 3. Mobilité douce

### a) Encourager les déplacements à pied ou à vélo pour les trajets internes

Le potentiel de requalification des axes urbains et de certains espaces publics des deux villes doit permettre la promotion de la mobilité douce pour les trajets internes aux villes, comme le mentionne le projet d'agglomération RUN (fiche 16).

Les centres-villes possèdent des tailles suffisamment restreintes pour permettre une grande majorité de déplacements à pied. De plus, dans l'axe de la vallée, les déplacements à vélo n'impliquent pas de fortes dénivellations. Par conséquent, le potentiel cyclable est également important.

b) Garantir la sécurité des enfants aux abords des écoles

Les collèges situés à proximité des axes routiers fréquentés doivent faire l'objet d'une attention particulière.

De manière générale, les volumes de circulation et la vitesse des véhicules seront maîtrisés dans ces secteurs particulièrement sensibles.

### **Potentiel d'influence du projet H20**

Le potentiel d'influence de la H20 est déterminé selon la modification de la fonction de l'axe plutôt que du point de vue des charges de trafic.

La définition du potentiel d'influence de la H20 permet d'envisager ou non la réalisation anticipée de mesures sur les réseaux routiers urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Elle sert également de base pour les principes de financement.

Le PDPM détermine 3 potentiels d'influence :

1. Le potentiel d'influence élevé correspond globalement aux axes actuels de transit. Aucune mesure "lourde" de réduction du trafic n'est possible avant la mise en service de la H20, puisque le flux de transit doit continuer à s'écouler.
2. Les axes à potentiel modéré sont principalement les itinéraires de court-circuit ou les rues parallèles à l'actuel axe de transit en entrée de ville. Sur ces tronçons, des mesures peuvent être mises en œuvre avant la mise en service des évitements H20 afin de diminuer les impacts du trafic routier.
3. Le réseau faiblement influencé par la H20 voit sa fonction peu modifiée par rapport à la situation actuelle, quand bien même les charges de trafic peuvent changer sensiblement avec la mise en service de la H20. Les mesures prévues sur ce réseau ne peuvent pas être considérées comme liées à la H20.

Les potentiels d'influence sur les réseaux routiers urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds figurent sur les plans annexés au présent rapport.

## **Exigences quantitatives concernant les charges de trafic résiduel**

Le PDPM fixe également des objectifs quantitatifs sur l'évolution du trafic après la mise en place des tunnels de contournement et des différentes mesures d'accompagnement. Ces objectifs sont liés à la charge de trafic acceptable selon le réseau routier, mais également considérés sous l'angle environnemental, en respectant les exigences de l'OPB.

Ces objectifs feront l'objet d'un contrôle avant et après la mise en œuvre des mesures, afin de vérifier l'efficacité de celles-ci. Un réseau de points de contrôle est établi dans le but de vérifier, sur les différents axes urbains influencés par la H20, le respect de "valeurs de plafonnement du trafic" préalablement définies.

## **Conséquences sur les finances**

Le projet H20 participe au financement des mesures qui lui sont directement liées. Il s'agit exclusivement des mesures qui ne peuvent pas être réalisées sans l'entrée en service des évitements du Locle, respectivement de La Chaux-de-Fonds (mesures sur le réseau représenté en rouge aux figures annexées et correspondant au réseau routier à potentiel d'influence élevé).

Il participe également au financement du renforcement des mesures d'accompagnement dont la mise en œuvre n'est que partiellement possible avant la mise en service de la H20.

Une clé de répartition a été définie dans les documents de mise à l'enquête du projet H20 et a fait l'objet de conventions avec l'Etat. Les deux Villes s'engagent, par le biais de ces conventions, à mettre en œuvre toutes les mesures figurant dans le PDPM et dont il a la maîtrise d'œuvre (axes routiers avec potentiel d'influence modéré et potentiel d'influence faible selon les plans annexés) aux échéances fixées par le PDPM. Les conseils communaux s'assureront en particulier d'obtenir à temps les sanctions administratives et les crédits nécessaires.

Au niveau de la Ville de La Chaux-de-Fonds, une réserve pour les projets d'agglomérations et le PDPM a été constituée au 31 décembre 2011 par deux versements, un de CHF 3'085'960.05 issu du solde du fonds de soutien à l'économie, après déduction des montants engagés sur 2012 et d'un versement de CHF 1'800'000.- au 31 décembre 2011 provenant d'un excédent de recettes au bouclage des comptes 2011. En 2012 et 2013, cette réserve a été alimentée par deux versements successifs, le premier

portant la somme de CHF 1'100'000.- (rapport du Conseil communal relatif au programme 2009 – 2011 de soutien à l'économie régionale dans le contexte de crise économique mondiale du 11 avril 2012) et le second portant de la somme de CHF 1'200'000.- provenant d'un excédent de recettes au bouclage des comptes 2012. Cette réserve se monte à CHF 7'185'960.05 au 30 septembre 2013. Concernant son affectation, la réserve sera exclusivement utilisée dans le cadre des mesures reconnues par la Confédération pour les projets d'agglomération (ex: place de la gare) et pour les mesures inscrites au plan directeur partiel des mobilités. Il est prévu de l'alimenter annuellement pour autant que le résultat des comptes soit bénéficiaire, sans qu'un montant fixe ne soit déterminé, ce dernier dépendant largement du résultat.

Au niveau de la ville du Locle, la réserve de préfinancement PDPM a été créée en l'alimentant à hauteur de 1 million de francs au moment du bouclage des comptes 2011 lors de la séance du Conseil général du 27 avril 2012. Le même montant a été attribué lors du bouclage des comptes 2012. Il est prévu de l'alimenter chaque année, pour autant que le résultat des comptes soit bénéficiaire, sans qu'un montant fixe ne soit déterminé, ce dernier dépendant largement du résultat. Le montant actuel du fonds se monte à 2 millions de francs.

## **Conclusion**

La réalisation des contournements routiers des deux Villes va radicalement changer la qualité de vie des habitants. Le report des charges de trafic ne peut se faire sans mesures d'accompagnement. Celles-ci permettront également d'améliorer la qualité de l'espace public, l'attractivité des transports publics et d'avoir des réseaux de mobilité douce sûrs et de qualité.

Les Villes devront participer financièrement à ces mesures d'accompagnement. Les contributions financières sont importantes pour les budgets communaux mais modestes au vue du coût de la réalisation de la H20 qui est estimée à près d'un milliard. Il est dès lors important que le peuple vote oui le 24 novembre 2013 afin de permettre aux habitants du Locle et de La Chaux-de-Fonds d'avoir une route de contournement comme c'est le cas dans toutes les agglomérations de Suisse.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Madame la présidente, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à prendre acte du présent rapport.

VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS  
AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Pierre-André Monnard

Le chancelier

Thibault Castioni

VILLE DU LOCLE

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Denis de La Reussille

Le chancelier

Patrick Martinelli

Annexes : ment.