VILLE DE NEUCHÂTEL

CONSEIL GÉNÉRAL
14e SEANCE

39e période administrative 2024-2028

Année 2025-2026

Lundi 27 octobre 2025, à 19h30
Hôtel de Ville, Salle du Conseil général

Présidence de Mme Kim Biloni (SOC), présidente.

Sont présents 36 membres du Conseil général, y compris la présidente : Mmes et MM. Jules Aubert (PLR), Zoé Bachmann (VPS/solidaritéS), Kim Biloni (SOC), Anne Bourquard Froidevaux (SOC), Romain Brunner (VPS/Les Vert-e-s), Laurence Castillon (VPS/Les Vert-e-s), Aline Chapuis (VPS/Les Vert-e-s), Jari Correvon (PLR), Cindy Da Costa Tavares (SOC), Nicolas de Pury (VPS/Les Vert-e-s), Marie-Line Egger (SOC), Zully Faralli (SOC), Nicole Galland (VPS/Les Vert-e-s), Selim Gatti (SOC), Camille Gonseth (PLR), Sylvie Hofer-Carbonnier (PVL), Manuela Honegger Heller (SOC), Camille Hostettler(PLR), Ariane Huguenin (SOC), Pierre-Yves Jeannin (PVL), Aël Kistler (PVL), Philippe Loup (SOC), Mila Meury (VPS/solidaritéS), Alexandre Morais (UDC), Marine Mühlethaler (PLR), Béatrice Nys (VPS/Les Vert-e-s), Dimitri Paratte (VPS/solidaritéS), Sarah Pearson Perret (PVL), Thomas Perret (VPS/POP), Flavio Principi (VPS/Les Vert-e-s), Marc Rémy (PLR), Pauline Schneider (SOC), Christophe Schwarb (PLR), Bastien Tenky (UDC), Mario Vieira (PLR), Benoît Zumsteg (PLR).

Sont présent-e-s 5 suppléant-e-s du Conseil général : Mme Isabelle Mellana Tschoumy (SOC), M. Fabio Esposito (liste no 54 UDC) indépendant, Mme Charlotte Grosjean (PLR), M. Marius Hofer (SOC), Mme Mélanie Neuhaus (VPS/Les Vert-e-s).

Sont excusés 5 membres du Conseil général : M. Loïc Muhlemann (SOC), M. Nolan Bongiovanni (Indépendant), M. Frédéric Cognard (PLR), Mme Marie-Jeanne Tschudi (SOC), Mme Valérie Nys (VPS/Les Vert-e-s).

Le Conseil communal est représenté par Mme Nicole Baur (Les Vert-e-s) présidente, M. Jonathan Gretillat (SOC), vice-président, Mme Julie Courcier Delafontaine (SOC), Mme Johanna Lott Fischer (Les Vert-e-s), Mme Violaine Blétry-de Montmollin (PLR).

PROCÈS-VERBAL

Le procès-verbal de la 13e séance, du lundi 8 septembre 2025, disponible sur le site internet de la Ville, est adopté, sous réserve des amendements à remettre à la Chancellerie d'ici à la prochaine séance.

LECTURE DE PIECES

A ce chapitre, la présidente, **Mme Kim Biloni** mentionne :

1. Arrêté du Conseil communal du 8 septembre 2025 proclamant membre suppléant du Conseil général M. Patrice Neuenschwander, 4e des viennent-ensuite de la liste Parti socialiste de la commune de Neuchâtel (PSCN), en remplacement de M. Selim Gatti.
2. Invitation au spectacle pyromusical de la Fête des vendanges 2025.
3. Invitation à la soirée d'accueil des nouvelles et nouveaux arrivant-e-s en Ville de Neuchâtel.
4. Arrêté du Conseil communal du 24 septembre 2025 proclamant membre suppléant du Conseil général M. Fabio Esposito, 3e des viennent-ensuite de la liste UDC Union Démocratique du Centre Neuchâtel, en remplacement de M. Alexandre Morais.
5. Nomination de M. Patrice Neuenschwander (SOC) en qualité de membre de la Commission DDMS en remplacement de Mme Marie-Jeanne Tschudi (art.126 RG).
6. Nomination de Mme Marie-Line Egger (SOC) en qualité de membre de la Commission financière en remplacement de Mme Manuela Honegger (art. 126 RG).
7. Nomination de Mme Manuela Honegger (SOC) en qualité de membre de la Commission FFSS en remplacement de Mme Marie-Line Egger (art. 126 RG).

8. Nomination de Mme Marie-Jeanne Tschudi (SOC) en qualité de membre de la Commission DTIB en remplacement de M. Loïc Muhlemann (art. 126 RG).
9. Nomination de M. Loïc Muhlemann (SOC) en qualité de membre du Syndicat intercommunal de l'Anneau d'athlétisme du Littoral neuchâtelois en remplacement de Mme Manuela Honegger (art. 126 RG).
10. Nomination de M. Patrice Neuenschwander (SOC) en qualité de membre de la Commission des assemblées citoyennes et des quartiers en remplacement de M. Gabriel Jeanneret, démissionnaire (art. 126 RG).
11. Nomination de M. Philippe Loup en qualité de membre de la Commission thématique PAL en remplacement de Mme Manuela Honegger (art. 126 RG).
12. Envoi de la réponse du Conseil communal à la question écrite 25-802 de M. Nolan Bongiovanni (Indépendant) intitulée « Jeunes-Rives – Préservation et horaires du nouveau bâtiment sanitaire ».
13. Nominations dans les sous-commissions financières :
    - Sous-commission financière I : M. Marc Rémy, Mme Nicole Galland, Mme Cindy Da Costa Tavares.
    - Sous-commission financière II : Mme Sylvie Hofer-Carbonnier, Mme Zully Faralli, M. Nicolas de Pury.
    - Sous-commission financière III : Mme Marie-Line Egger, M. Camille Gonseth, M. Flavio Principi.
    - Sous-commission financière IV : M. Thomas Perret, M. Selim Gatti, M. Benoît Zumsteg.
    - Sous-commission financière V : M. Jari Correvon, Mme Laurence Castillon, M. Philippe Loup.

Communiqués de presse

- Du Service de la communication intitulé « Collège latin : s'offrir un morceau de mémoire ».
- De la Région Neuchâtel Littoral, de la Ville de Neuchâtel et de la République et Canton de Neuchâtel intitulé « Un répertoire élargi pour prolonger la durée de vie de vos objets ».
- Du Service de la communication intitulé « Le jardin du MEN fait peau neuve ! »

- Du Service de la communication intitulé « Le Vallon de l'Ermitage en fête ».
- Du Service des communes intitulé « A 256 ans, la Maison du Concert va prendre un coup de jeune ».
- De Micronora intitulé « Exposition - Des savoir-faire horlogers aux technologies du futur de 1949 à… 2050 ».
- Du Service de la communication intitulé « Plus d'efficacité et une meilleure répartition des tâches : la Ville réorganise une partie de son administration ».
- Du Service de la communication intitulé « Sécurité et ambiance festive : la 98e édition de la Fête des vendanges s'achève sans accroc ».
- Du Service de la communication intitulé « Mise au concours de l'embellissement artistique du Collège latin ».
- Du Service de la communication intitulé « La Ville de Neuchâtel installe plusieurs défibrillateurs publics ».
- Du Service de la communication intitulé « Neuchâtel visite Besançon le 18 octobre, serez-vous de la partie ? »
- Du Service de la communication intitulé « Une nouvelle édition de Chocolatissimo pour mêler les brumes de novembre aux imaginaires fantastiques ».

Texte de la réponse écrite 25-802

ORDRE DU JOUR

A. Rapports

25-011 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le remplacement de l'éclairage du stade de la Maladière, des terrains et places de sport

25-013 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le nouveau règlement des ports

25-014 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant des demandes de crédits pour le renouvellement de véhicules et machines à la Voirie et aux Parcs et promenades

B. Autres objets

25-403 Proposition de M. Nolan Bongiovanni (Indépendant) intitulée « Projet d'arrêté modifiant l'article 66 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel »

25-503 Postulat du groupe socialiste intitulé « Cours d'école et respect des normes de sécurité »

25-404 Proposition du Bureau du Conseil général intitulée « Arrêté modifiant l'arrêté concernant l'indemnisation du travail politique des membres du Conseil général et des commissions, du 21 décembre 2020 »

25-608 Interpellation de M. Nolan Bongiovanni (Indépendant) intitulée « Inventaire, diagnostics et procédures liés à l'amiante à Neuchâtel »

25-609 Interpellation de M. Nolan Bongiovanni (Indépendant) intitulée « Qualité de l'eau : transparence, information des citoyens et risques liés aux PFAS, pesticides et microplastiques »

25-610 Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « Pourquoi tant d'empressement à brader les logements sociaux de la Ville ? »

25-611 Interpellation des groupes socialiste, VertsPopSol, vert'libéral intitulée « La lutte et la prévention des violences sexistes et sexuelles en Ville de Neuchâtel »

25-612 Interpellation du groupe vert'libéral intitulée « Place Numa-Droz : quelles améliorations envisagées, dans quel délai ? »

25-307 Motion de MM. Nolan Bongiovanni et Fabio Esposito intitulée « Renforcer l'attractivité de l'abonnement annuel zones 10-11 pour les adultes »

25-613 Interpellation du groupe PLR intitulée « Quelle électricité pour notre commune ?

25-614 Interpellation des groupes socialiste, VertsPopSol intitulée « L'avenir du domaine de Fontaine-André et de l'exploitation agricole »

25-615 Interpellation de MM. Nolan Bongiovanni et Fabio Esposito intitulée « Centre-ville sous pression : qui étouffe nos commerces ? »

25-616 Interpellation de MM. Fabio Esposito et Nolan Bongiovanni intitulée « Rôle des conseils communaux en matière de droits politiques – *de lege lata*

Pour mémoire

19-406 Proposition du groupe socialiste intitulée « Projet d'arrêté visant à préserver, aménager et développer les parcs et espaces publics dans les quartiers de la Ville de Neuchâtel »

Déposée le 28 octobre 2019 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1re fois lors de la séance du 11 novembre 2019. Renvoi à la Commission des plans d'aménagement communal et d'alignement pour étude, selon décision du Conseil général du 20 janvier 2020, puis à la Commission DDMIE, selon décision du Bureau du Conseil général du 11 janvier 2021, confirmée le 9 mars 2021.

D'entente avec l'auteur de la proposition et conformément au rapport 22-009, cette proposition sera traitée dans le cadre de la révision du PAL.

22-401 Proposition du groupe vert'libéral intitulée « Arrêté concernant les places d'amarrage dans les ports de la Commune de Neuchâtel »

Déposée le 29 novembre 2022 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1re fois lors de la séance du 12 décembre 2022. Renvoi à la Commission du développement technologique, de l'agglomération, de la sécurité et des ressources humaines pour étude, selon décision du Conseil général du 12 décembre 2022.

22-501 Postulat du groupe VertsPopSol intitulé « Quartiers durables »

Déposé et développé le 27 juin 2022 et inscrit à l'ordre du jour pour la 1re fois lors de la séance du 5 septembre 2022.

Renvoi à la Commission thématique « PAL » pour étude, selon décision du Conseil général du 6 février 2023.

Neuchâtel, le 1er octobre 2025.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

La présidente,	Le chancelier,
Nicole Baur	Daniel Veuve

Propos présidentiels

La présidente, **Mme Kim Biloni**, déclare :

- Je suis ravie d'être parmi vous ce soir et je nous souhaite une belle séance.

Avant de poursuivre, j'aimerais juste vous rappeler de prêter attention aux micros. En effet, nous sommes diffusés en *live* sur le site de la Ville. Je vous invite donc à parler à peine plus fort pour certains et certaines, et dans la direction du micro pour tout le monde. Ce petit effort contribuera, je l'espère, à améliorer la qualité de la diffusion et je vous en remercie.

Assermentations

La présidente, **Mme Kim Biloni**, procède à l'assermentation de deux nouveaux membres suppléants du Conseil général, M. Patrice Neuenschwander (SOC), en remplacement de M. Selim Gatti et M. Fabio Esposito (liste no 54 UDC) indépendant, en remplacement de M. Alexandre Morais.

Question d'actualité déposée en application de l'art. 63 du règlement général, du 7 juin 2021

Du groupe socialiste par M. Selim Gatti (déposée le 21octobre 2025) intitulée « Décision de la COMCO sur les accords de soumission : Quelles conséquences et quelles actions pour la Ville ? »

Le 2 septembre 2025, la COMCO (Commission de la concurrence) a communiqué les résultats de son enquête concernant d'éventuels accords de soumission dans le marché d'entretien des routes dans les cantons de Neuchâtel, Jura, Fribourg, et Berne. Les conclusions de la COMCO sont que les entreprises de construction Bitusag, Duckert, Prodo et Wyss Fils se sont coordonnées à plusieurs reprises afin de déterminer l'entreprise devant obtenir les travaux proposés sous forme de marché public entre 2009 et 2021. Le groupe socialiste a ainsi deux questions à adresser au Conseil communal :

1. Les quatre entreprises visées ci-dessus ont-elles obtenu des marchés publics communaux au sein de notre ville entre 2009 et 2021 ? Si c'est le cas, combien de marchés publics ont-elles obtenu et pour quels montants ?
2. Dans le cas où ces entreprises sont définitivement condamnées (après un éventuel appel), la Ville de Neuchâtel envisage-t-elle une action en justice contre ces entreprises pour récupérer d'éventuels dommages et intérêts ?

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, des infrastructures et des bâtiments (DTIB), répond :

- En effet, la Commission de la concurrence a rendu, le 2 septembre 2025, son jugement concernant des ententes entre entreprises actives dans les marchés relatifs aux travaux de gravillonnage, d'enduits superficiels et de pontage de fissures.

Certaines des entreprises visées par cette procédure ont été sollicitées par le passé par notre Commune pour la réalisation de ce type de prestations.

Les marchés attribués par la Commune pour ce type de travaux dans la période incriminée l'ont été majoritairement en procédure de gré à gré, dans le respect des seuils prévus par la législation en matière de marchés publics.

Chaque attribution a été précédée d'une analyse des prix unitaires proposés, fondée sur les tarifs habituellement pratiqués pour ce genre de prestations, et challengés, contrôlés par les services concernés.

Dès 2021, en raison du montant plus élevé des travaux comparativement aux exercices précédents, la Commune a opté pour une procédure de gré à gré concurrentielle. Cette augmentation du volume des travaux s'explique par le traitement d'une surface plus importante, consécutif à la fusion communale et à la nécessité de rattraper certains travaux sur notre nouveau territoire.

Pour information, sur les 10 dernières années sur lesquelles nous sommes remontés, la moyenne annuelle attribuée aux travaux de gravillonnage et autres travaux que la COMCO a nommés dans son étude est de CHF 40'000.- – ce qui est relativement une petite somme – avec un pic de CHF 112'000.- en 2021, dû, comme dit précédemment, à la fusion.

A l'issue de l'analyse effectuée par la Commune, le Conseil communal n'a relevé aucun indice de préjudice financier pour la Commune dans le cadre des marchés attribués ces dernières années avec la procédure de gré à gré concurrentielle.

En effet, parmi les entreprises ayant soumis une offre sur les travaux entre 2021 et 2024, l'une n'était pas concernée par l'enquête de la COMCO, ce qui nous a permis de considérer que la concurrence effective a été garantie lors de la procédure, ainsi que la comparaison avec les prix.

Au niveau cantonal, le Canton a aussi été sollicité selon les mêmes termes au sujet de l'enquête de la COMCO et de son jugement. Des démarches analogues aux nôtres ont été entreprises au niveau cantonal, afin d'évaluer d'éventuelles conséquences financières liées. Les marchés pour les travaux de gravillonnage, d'enduits superficiels et de pontage de fissures représentent, en moyenne, au niveau du canton, environ CHF 200'000.- par année.

Sur les dix derniers exercices, 7 marchés ont été attribués en procédure de gré à gré, et 3 en procédure sur invitation. Le Conseil d'Etat estime, lui aussi, que le risque d'un préjudice financier lié à des ententes dans le cadre des marchés en procédure de gré à gré ou sur invitation est très limité.

La COMCO conduit actuellement une enquête plus large portant sur des ententes dans les marchés publics de génie civil et de la construction au niveau du canton de Neuchâtel. La Commune doit attendre les conclusions de cette enquête avant d'envisager d'éventuelles actions qui seront – le cas échéant et vraisemblablement – coordonnées avec le Canton et les éventuelles communes impactées. Votre Conseil général

sera informé en temps utile de toute suite donnée à cette affaire, si suite devait y être donnée.

En conclusion, en réponse à votre question légitime dans le cadre du jugement de l'enquête de la COMCO en lien avec les marchés dont nous avons parlé précédemment, le Conseil communal estime que le risque de préjudice financier est très limité, voire inexistant.

Néanmoins, au sens de l'art. 12 de la loi sur les cartels, la Ville – vous l'avez demandé – pourrait éventuellement introduire une action contre les sociétés citées dans l'enquête de la COMCO : la Ville disposerait alors d'un délai de 3 ans dès la connaissance du dommage et des auteurs, selon l'art. 60 du Code des obligations.

Toutefois, pour qu'il y ait une responsabilité, il faut encore qu'il y ait un préjudice économique pour la Ville, ce qui ne peut pas simplement être déduit du rapport de la COMCO et qui, selon nos analyses, ne devrait pas être le cas sur ces marchés. Mais nous restons évidemment très attentifs et reviendrons vers vous si la situation devait évoluer dans un sens qui serait dommageable pour la Commune.

Je vous remercie de votre question d'actualité, en espérant y avoir répondu avec les éléments qui sont en notre possession aujourd'hui.

25-011

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le remplacement de l'éclairage du stade de la Maladière, des terrains et places de sport

Mme Anne Bourquard Froidevaux, rapporteure de la Commission de la famille, de la formation, de la santé et des sports, déclare :

- La Commission FFSS a eu l'occasion de parler du rapport n° 25-011 à deux reprises. La présentation du rapport a permis aux commissaires de comprendre les enjeux de ces demandes de crédit.

Premièrement, les installations lumineuses actuelles ne répondent plus aux dernières normes et sont énergivores.

Deuxièmement, les anciennes ampoules ne se font plus et le matériel ne pourra donc pas être changé lorsqu'il tombera en panne.

Troisièmement, une inspection des terrains de foot par la commission ad hoc de la Swiss Football League aura lieu, selon toute vraisemblance, en 2027, et les terrains ne seront plus aux normes en termes d'éclairage.

Le Conseil communal et son Service des sports ont donc anticipé cette obsolescence et la visite de conformité : ils présentent aujourd'hui deux demandes de crédit, l'une de 1,25 million pour le stade de la Maladière, l'autre de CHF 966'500.- pour les terrains et places de sport.

Ces montants peuvent sembler importants, mais ils seront quelque peu adoucis par les économies d'énergie réalisées, et également par une subvention de LEDforFoot d'environ CHF 123'000.-, ainsi que par un montant de subvention cantonale CISIC, dont le montant n'est pas encore connu.

Une discussion a eu lieu au sujet du démontage des mâts actuels de la Maladière. Il aurait en effet été opportun de profiter d'un changement d'éclairage pour procéder au changement des mâts. Cependant, les coûts

engendrés auraient été si importants que le Conseil communal y a renoncé. Il faut également préciser que plus de 80 % des installations de la Maladière sont propriété de la COOP, et pas seulement de la Commune.

Sans grande surprise, la commission a voté les deux arrêtés à l'unanimité et vous encourage à en faire autant. Nous remercions le Conseil communal et le Service des sports pour ce rapport clair, net et précis.

Mme Nicole Galland, rapporteure de la Commission financière, déclare :

- La Commission financière a examiné avec beaucoup d'intérêt le rapport n° 25-011. Au-delà des informations dont vous avez pu prendre connaissance dans le rapport, je souhaite apporter des éléments qui ont reçu des précisions ou ont soulevé des commentaires lors de notre séance du 2 octobre 2025.

Précisons-le d'emblée : c'est la situation du stade de la Maladière qui a soulevé le plus de questions et de remarques, évidemment en lien avec les coûts financiers et énergétiques, qui sont très globalement le double de ceux des 16 terrains et places de sport sur 9 sites de la commune.

D'un point de vue général, nous avons entendu les arguments du Conseil communal mettant en avant la nécessité de remplacer tous les éclairages halogènes actuels par des ampoules LED : ceci pour des raisons à la fois pratico-techniques – par l'obsolescence annoncée des pièces de rechange – écologiques – par les économies d'énergie que permettent les LED – et, de là, économiques. Quant aux 12 mâts à remplacer sur nos terrains et places de sport, cela correspond à des questions avant tout sécuritaires, semble-t-il. Et là, je ne parle pas des mâts de la Maladière sur lesquels nous reviendrons nous aussi.

Suite aux questions des commissaires, les points généraux suivants ont été abordés :

- Concernant les nuisances pour le voisinage des stades et terrains de sport, on ne peut pas dire qu'un éclairage LED va sensiblement les diminuer. Cet éclairage LED sera simplement différent et aura une longévité bien meilleure que l'éclairage actuel.
- A la question de savoir s'il n'est pas possible de remplacer les éclairages défectueux au fur et à mesure des besoins, il a été rétorqué que l'on ne peut pas prendre le risque de se retrouver en manque de pièces de rechange, et que, d'un point de vue économique, de tels remplacements graduels auraient finalement un coût plus élevé.
- En page 10 du rapport, il est question d'intérêts moyens de 0,9211 % calculés sur le demi-capital dans l'estimation des charges financières

annuelles. Si, comme moi, vous n'êtes pas très familiers avec cette notion, je vous fais profiter des explications de notre conseiller communal en charge des finances : il s'agit là d'une pratique imposée par le Service financier, consistant à estimer un intérêt moyen calculé sur la durée d'amortissement de l'actif, sachant toutefois que ce n'est pas directement lié au remboursement de la dette qui a permis l'acquisition de cet actif. Vous voilà maintenant un peu plus informés sur les affaires financières…

Je vous l'ai dit, c'est la situation de la Maladière qui a soulevé le plus de questions, notamment pour savoir si COOP – qui possède plus de 80 % des parts de la copropriété du complexe de la Maladière – ne pouvait pas participer aux coûts occasionnés par le remplacement des éclairages.

En fait, dans le montage financier public-privé décidé à l'époque – c'était en 2007 – la Ville est responsable des coûts d'exploitation du stade. Tout le reste appartient à COOP, excepté les structures métalliques des mâts, qui sont en copropriété Ville-COOP. Parlons-en de ces mâts : leur hauteur impactant largement le voisinage a déjà été déplorée depuis longtemps, mais il semble que leur remplacement serait tout simplement hors de prix, ou en tous cas beaucoup, beaucoup plus cher que les CHF 593'000.- que va coûter le remplacement des sources lumineuses sur les mâts.

Par ailleurs, le budget présenté pour la Maladière comprend aussi des zones qui ne sont pas ouvertes au public. Malheureusement, il n'y a pas de compteurs séparés pour connaître plus précisément les consommations électriques de ces différentes zones.

Et qu'en est-il d'une éventuelle répercussion sur le loyer de Xamax ? Cela ne semble pas envisageable du moment que le loyer annuel est forfaitaire : actuellement, en Challenge League, il est de CHF 60'000.- par année et inclut la consommation énergétique. Plusieurs voix se sont d'ailleurs fait entendre pour déplorer le fait que c'est l'ASF qui impose des exigences dont les coûts retombent sur les collectivités publiques. Mais là, c'est un débat sans solution immédiate, aussi frustrant que récurrent.

On se consolera en sachant que l'ASF propose un subventionnement via le programme LEDforFoot, qui correspond à environ 5,5 % des coûts. Par ailleurs, la Ville attend avec autant d'intérêt que d'impatience la hauteur du subventionnement cantonal via le fonds de soutien aux infrastructures sportives.

En conclusion, la nécessité de remplacer maintenant les éclairages de nos installations sportives a été reconnue par la Commission financière, laquelle soutient, dans sa grande majorité, les propositions du Conseil communal, avec toutefois 4 abstentions pour l'arrêté I et 2 abstentions pour l'arrêté II.

Mme Camille Hostettler, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Le groupe PLR a pris connaissance de ce rapport avec attention et remercie l'administration pour le travail accompli.

Notre commune est le siège de plus de 80 clubs et associations sportives : bon nombre de ces clubs utilisent les infrastructures publiques réparties sur l'ensemble du territoire communal.

Le groupe PLR comprend dès lors l'importance de remplacer les éclairages de nos infrastructures sportives en plein air, mais également du besoin technique induit par le retrait annoncé de certaines pièces de rechange sur le marché à partir de 2027.

Il est vrai que les chiffres présentés sont quelque peu vertigineux. Dans un idéal financier, le groupe PLR aurait souhaité que les dépenses soient mieux échelonnées dans le temps, au vu de la situation financière de la Commune.

Notre groupe a également été surpris que la Ville, qui n'est propriétaire du complexe de la Maladière qu'à concurrence de 17 %, paie la totalité de la facture. Toutefois, cela semble découler de conventions entre la Ville de Neuchâtel et la COOP, de sorte que cette question est tranchée.

Ainsi, pour des questions de sécurité, de contraintes techniques et d'énergie, notre groupe soutiendra la totalité de cet important investissement, et il acceptera les deux arrêtés proposés par le Conseil communal.

S'agissant des si controversés mâts du stade de la Maladière, le groupe PLR prend note des résultats de l'étude et admet qu'il serait actuellement déraisonnable de les retirer, notamment d'un point de vue financier. Nous prenons acte des réponses du Conseil communal quant au fait que les riverains ne devraient pas être davantage importunés par ces nouvelles sources lumineuses.

Finalement, le groupe PLR espère que ce nouvel éclairage permettra à Xamax de mieux voir la route vers les sommets.

Mme Nicole Galland, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- Le cœur de notre groupe a balancé entre les perspectives réjouissantes de baisses de consommation électrique grâce aux nouveaux éclairages LED, et les coûts très élevés induits pour ces remplacements, notamment à la Maladière où, nous aussi, nous déplorons le fait que la collectivité publique doit se plier à des exigences onéreuses de l’ASF. Certes, c’est en faveur d’un sport populaire, mais dans un lieu réservé à des équipes d’élite. Cependant, dans ce cas, nous devons bien reconnaître que ces

exigences vont dans le sens d'une amélioration énergétique durable, que nous ne pouvons bien sûr pas blâmer.

Il n'empêche : les coûts d'exploitation induits par la Maladière restent très élevés, pour ne pas dire contestables. Rappelons qu'en 2022, le Conseil général avait déjà accepté un crédit de près de CHF 500'000.- pour remplacer la pelouse synthétique selon, dans ce cas-là, des normes de l'UEFA.

Mais revenons à nos éclairages. Une réduction de consommation énergétique de quelque 180'000 kWh/an, avec un gain d'économie annuel de plus de CHF 80'000.- ne peuvent pas se refuser, d'autant plus si c'est corroboré par la nécessité de remplacer du matériel vieillissant, voire obsolète. Nous pensons là surtout aux terrains et places de sport autres que la Maladière, et c'est à l'unanimité que notre groupe va accepter l'arrêté II.

Il n'en est pas de même pour l'arrêté I concernant la Maladière, pour lequel notre groupe est très partagé. Outre l'importance des coûts globaux déjà mentionnés, nous nous demandons si le remplacement de l'éclairage des surfaces intérieures – coursives, loges, Espace Gilbert Facchinetti – ne pourrait pas tout de même être envisagé au fur et à mesure des besoins. L'argument d'un manque prochain de pièces de rechange ne nous a pas convaincus pour ces zones-là qui ne sont pas directement liées au terrain de jeu.

Enfin, nous regrettons le peu de cas qui est fait dans le rapport au sujet de l'impact des installations sportives et de leur éclairage dans le tissu urbain. En particulier, la polémique autour des mâts de la Maladière est passée sous silence et, malheureusement, le nouvel éclairage LED ne va pas améliorer les nuisances que subit le voisinage du stade.

M. Selim Gatti, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Je le dis d'emblée : le groupe socialiste soutient à la quasi-unanimité l'arrêté I concernant le remplacement de l'éclairage du stade de la Maladière, tandis qu'il accepte unanimement l'arrêté II concernant le remplacement de l'éclairage des terrains et places de sport.

Tout d'abord, concernant le premier arrêté, notre groupe comprend la nécessité de remplacer les installations LED du stade de la Maladière. En effet, cet investissement, d'un montant d'environ 1,25 million de francs, s'avère indispensable afin que l'éclairage du stade puisse à nouveau être homologué lors de la prochaine inspection de la SFL prévue en 2027.

Cet investissement s'inscrit d'ailleurs dans la volonté de la Ville de continuer de soutenir pleinement le club de football fanion de notre

commune, Neuchâtel Xamax FCS, afin qu'il puisse continuer d'évoluer à la Maladière durant les prochaines années.

Ce club ne représentant pas seulement la ville de Neuchâtel, mais également l'ensemble de la région sur la scène nationale, nous espérons que le Canton acceptera de contribuer, lui aussi, au financement de ce nouvel éclairage LED.

De plus, notre groupe profite de cette occasion pour souligner et regretter un point qui dépasse le seul cas de la Maladière : comme pour de nombreuses infrastructures sportives, les collectivités publiques doivent consentir à un investissement conséquent pour répondre à des exigences fixées par une association sportive, sans que celle-ci ne participe de manière significative au financement. Ceci d'autant plus que, dans le cas présent, ces exigences visent notamment à garantir une luminosité suffisante pour assurer une excellente qualité d'image lors des retransmissions télévisées, ce qui permet d'augmenter indéniablement la valeur des droits TV et, ainsi, les revenus de la SFL.

Une question subsiste au sein de notre groupe : le montant sur lequel nous votons dans le cadre de cet arrêté comprend le remplacement des mâts et des spots sur la toiture, mais également le remplacement des luminaires des coursives et de certains locaux techniques, ce qui, à la lecture de ce rapport, ne semble pas requis par la SFL.

Nous nous demandons ainsi s'il est nécessaire de remplacer ces derniers luminaires, sachant que ceux-ci ne sont utilisés que lors des jours de match, et que les potentielles économies réalisées paraissent ainsi peu substantielles.

Le groupe socialiste souhaite ainsi poser la question suivante : sur le montant total de l'arrêté I soumis à notre approbation, quelle part correspond-elle précisément aux exigences de la SFL ?

Ensuite, concernant le deuxième arrêté, le groupe socialiste soutient le passage au LED pour l'éclairage des terrains et places de sport de notre commune. Cette transition va dans le sens d'une meilleure efficacité énergétique et d'une réduction durable de la consommation électrique, des objectifs que nous partageons bien évidemment.

Cela étant dit, certaines interrogations ont été soulevées concernant le calendrier de cette opération et la nécessité de tout remplacer directement plutôt que de procéder progressivement, en coordination, notamment, avec de futures rénovations. Cela est d'autant plus vrai que, selon le rapport, la différence entre les frais financiers et les économies attendues est positive pour ce projet.

Dès lors, nous souhaiterions savoir de quand datent les installations lumineuses actuelles sur les terrains et places de sport concernés, ainsi que connaître la durée de vie prévue pour les nouvelles installations LED.

Finalement, la possibilité d'une subvention par le programme LEDforFoot est évoquée dans ce rapport pour les deux arrêtés, ce que nous saluons. A ce titre, nous nous demandons comment les montants de la subvention – mentionnés au chapitre 6.2.3 – ont été calculés : le montant de CHF 350.- par luminaire a-t-il été effectivement retenu ? Si oui, pour combien de luminaires et sur quels sites sportifs ?

Mme Sylvie Hofer-Carbonnier, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Notre groupe soutient vivement les économies d'énergie, et donc le passage à l'éclairage LED. Il aurait donc souhaité accepter avec enthousiasme les deux crédits qui sont sollicités ce soir par le Conseil communal. Néanmoins, comme vous l'entendrez, ce ne sera malheureusement pas le cas.

Notre groupe se montre en effet divisé au moment du vote sur ces demandes de crédit, en fait essentiellement sur celui relatif au stade de la Maladière.

Je commencerai par une remarque générale visant les deux demandes de crédit : même si nous sommes convaincus du passage à l'éclairage LED, nous aurions aussi souhaité que le rapport fournisse les taux d'utilisation d'éclairage de tous ces terrains – stade et places de sport – pour déterminer la nécessité de tous les remplacer maintenant. En effet, il nous paraît nécessaire de changer là où cela consomme le plus et là où c'est le plus utilisé, tout en évitant de changer des éclairages qui ne seraient éventuellement jamais – ou que très peu – utilisés.

A l'instar de la Commission financière et d'autres groupes, c'est au sujet du premier arrêté que les discussions ont été vives au sein de notre groupe. Il y a en effet plusieurs points qui posent problème à nos yeux et je me limiterai à en mentionner deux.

Le premier – qui a déjà été relevé – est le fait que la Ville va assumer à elle seule l'investissement relatif au stade de la Maladière, alors même qu'il s'agit d'une infrastructure qui est clairement d'importance régionale : c'est-à-dire une infrastructure qui entre parfaitement dans le cadre du montant accordé en 2024 par le Grand Conseil au Conseil d'Etat pour soutenir la construction ou la rénovation de telles infrastructures.

Nous nous sommes même demandé s'il ne fallait pas déposer un amendement pour raboter ce crédit de 10 %, avec charge ensuite au Conseil communal de convaincre le Conseil d'Etat de passer, lui aussi, à

la caisse, dans la mesure où Neuchâtel Xamax fait parler de lui bien au-delà des frontières cantonales, et cela même si le club brille moins depuis quelques années.

A ce sujet, je signale encore que des membres de notre groupe trouvent également discutable que le principal crédit qui nous est soumis ce soir ne profite qu'à un seul sport – et à plus forte raison un seul club – aussi important soit-il pour notre ville.

Le deuxième point qui nous a posé problème est une situation de quasi-« fait accompli » avec laquelle le Conseil communal nous soumet son rapport. Comment voulons-nous refuser un crédit quand il est dit, dans ce rapport, que certains éléments des éclairages ne se trouveront bientôt plus sur le marché, voire ne se sont carrément plus disponibles ? Comment voulons-nous refuser un crédit quand il est dit qu'un refus pourrait déboucher sur une non-homologation du stade de la Maladière pour certaines compétitions ?

Notre groupe regrette qu'un crédit soit sollicité, alors même que l'on fait comprendre à demi-mots au Conseil général qu'il n'a pas vraiment le choix. Et ce n'est malheureusement pas la première fois que cette situation se produit.

Pour toutes ces raisons, notre groupe s'est même interrogé quant à refuser le crédit, ou tout au moins renvoyer le rapport pour qu'il revienne devant notre Autorité avec des soutiens financiers mieux éclairés et des arguments plus convaincants. Deux options auxquelles nous avons renoncé. Néanmoins, vous aurez compris que notre groupe ne dira pas *oui* de façon unanime à ces deux crédits.

Mme Nicole Baur, responsable du Dicastère de la famille, de la formation, de la santé et des sports (FFSS), déclare :

- On ne va pas se mentir : il y a des rapports plus excitants que celui-là, je suis bien d'accord.

Tout d'abord, je vous remercie de réserver un accueil, qui, bien que mitigé, n'est quand même pas défavorable à ces éclairages et à ce remplacement. Nous avons des infrastructures sportives, notamment de football, de grande qualité. C'est un peu un héritage du passé glorieux, mais quand même, cela existe, et nous nous devons de les entretenir. Je crois que nous n'avons pas vraiment le choix. Nous non plus, nous n'avons pas toute liberté pour dire oui ou non à ce genre de crédit.

Je vais quand même essayer de répondre à vos interrogations quand elles étaient vraiment très, très directes. Le groupe socialiste a demandé quel était le coût véritable des investissements prévus hors exigences de l'ASF, et pour quelles perspectives d'économies. Nous devons dire quand même

que les exigences de l'ASF, de l'UEFA ou de la FIFA ne sont pas le point de départ de la demande de crédit : celles-ci sont implicites à la situation dans laquelle on se trouve actuellement.

En matière d'éclairage de nos installations sportives, nous devons remplacer cet éclairage, car – comme cela a été dit aussi maintes fois, vous l'avez bien compris – nous ne pourrons plus utiliser ces terrains car nous n'avons plus le matériel et, en plus, nous n'aurons pas l'homologation de ces instances. Malgré tout, nous avons besoin de ces instances pour pouvoir continuer de jouer. Il faut donc que nous puissions quand même faire face à ces obligations-là.

Je fais juste une petite parenthèse sur le foot qui, effectivement, demande beaucoup d'investissements. Je suis la première à le regretter. On va aussi peut-être parler de genre : il y a encore beaucoup d'hommes qui font du foot, beaucoup moins de femmes, même si cela vient.

Néanmoins, je suis d'accord avec cette remarque, je me la fais aussi tous les jours. C'est toutefois un sport populaire. Des choix ont été faits il y a quelques dizaines d'années, et je pense qu'aujourd'hui nous ne pouvons que les honorer.

Autres questions, que vous avez posées : de quand datent les anciennes installations lumineuses des terrains, hors Maladière, et quelle durée de vie pouvons-nous espérer des nouvelles ?

Les 11 mâts qui sont à remplacer sur les 3 terrains mentionnés en page 8 du rapport ont été construits il y a plus de 50 ans. Le remplacement de ces mâts est donc tout à fait opportun et peut-être légitime. La durée de vie des LED a été calculée sur 25 ans, raison pour laquelle nous avons fixé un taux d'amortissement à 4 %, en page 10 du rapport.

Enfin, vous avez questionné le calcul qui a été fait, puisque l'on mentionne une participation de CHF 350.- par luminaire : vous avez calculé que cela ne jouait pas parce qu'il y avait 171 luminaires. Cependant, il n'y a pas que des terrains de foot qui sont concernés, mais aussi d'autres terrains, des terrains de basket, des terrains plus petits. C'est pour cela qu'il s'agit de 157 luminaires à CHF 350.- – donc les seuls terrains de foot – et que l'on arrive à la somme de CHF 54'950.-.

Ensuite, vous avez demandé quelle était la garantie que nous aurions de la subvention du fonds CISIC. Aujourd'hui, nous n'avons pas encore tout à fait toute la définition de comment vont être utilisés ces fonds CISIC. Ces fonds existent déjà, ils étaient déjà au budget 2025. Il y a eu une consultation des communes, et aujourd'hui, la balle est vraiment dans le camp du Canton.

Je pense que, ces prochaines semaines, nous devrions enfin avoir les résultats de la consultation et devrions connaître les critères qui

permettront l'utilisation de ces fonds. En l'occurrence, je pense que les premiers arrivés seront les premiers servis. Nous serons donc parmi les premiers, en tout cas pour ce type de demande. Je ne peux pas vous le promettre, évidemment, mais nous avons quand même de bonnes chances d'obtenir un soutien. Et si l'on en revient aux infrastructures d'importance cantonale, régionale, on parle de nouveau de la Maladière.

Le groupe vert'libéral a fait part de l'absence de certitudes, mais je crois y avoir répondu. Il a demandé également comment obtenir quelque chose de Xamax, mais la réponse a été donnée : il s'agit d'un forfait que nous demandons à Xamax. C'est le contrat que nous avons avec eux : CHF 60'000.- lorsqu'ils sont en Challenge League et CHF 100'000.- s'ils remontent un jour en Super League, ce que nous espérons évidemment tous et toutes. Enfin, je crois. Nous ne pouvons donc pas leur demander de participer. En tout cas, nous ne leur avons pas demandé et, pour l'instant, les contrats que nous avons avec eux ne nous permettraient pas de le faire.

Pourquoi faut-il tout changer en une seule fois ? Je crois que nous l'avons expliqué et réexpliqué dans les commissions : en raison, d'une part, de l'obsolescence du matériel et, d'autre part, du fait que nous pourrions ne plus être homologués pour un grand nombre de nos terrains en 2027.

De plus, nous pouvons vous affirmer que toutes nos installations sont largement utilisées durant l'année par les clubs et la population. Je pense que l'on ne peut pas dire qu'il y a des terrains qui sont beaucoup moins utilisés que d'autres. Je pense que ce n'est pas tout à fait correct. On se bat plutôt pour aller sur les terrains, et nous faisons plutôt face à une explosion des demandes pour pouvoir jouer sur ces terrains.

Je crois avoir ainsi répondu à toutes vos questions et je vous remercie d'accepter ce rapport – si j'ai bien compris – même si cela ne vous enthousiasme pas trop.

M. Bastien Tenky, élu UDC, déclare :

- Nous avons lu attentivement le présent rapport. Dans un contexte d'économie sur le budget de la Commune, nous pourrions penser qu'investir CHF 2'220'600.- serait un peu osé. Mais dans un contexte de réduction des coûts sur le long terme, cette mesure prend tout son sens.

En effet, le rapport nous montre qu'une économie de CHF 83'000.- serait apportée par la faible consommation des nouvelles installations. De plus, la baisse de la pollution lumineuse est une bonne nouvelle. Avec cette remise aux normes, nous pourrons passer avec succès la prochaine inspection de la SFL, qui aura lieu en 2027, et nous aligner sur les autres villes et communes qui ont déjà franchi le pas.

Pour conclure, cet investissement est nécessaire en vue de la remise aux normes du stade et des avantages cités précédemment. Nous accepterons donc le présent rapport.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Kim Biloni**, relève que l'entrée en matière n'est pas combattue et la déclare dès lors acceptée tacitement.

Soumis au vote, **l'arrêté I concernant le remplacement de l'éclairage du stade de la Maladière** est **accepté par 30 voix contre 1 et 10 abstentions**.

Soumis au vote, **l'arrêté II concernant le remplacement de l'éclairage des terrains et places de sport** est **accepté par 40 voix contre 0 et 1 abstention**.

Discussion en second débat. Les articles premier à 3 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 30 voix, contre 1 et 10 abstentions.

ARRETE
CONCERNANT LE REMPLACEMENT DE L'ECLAIRAGE DU STADE DE LA MALADIERE

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Un crédit de 1'254'100 francs, dont à déduire les subventions potentielles du Canton et de LEDforFOOT, est accordé au Conseil communal pour le remplacement de l'éclairage du stade de la Maladière.

Art. 2

Cet investissement fera l'objet d'un amortissement de 4% à la charge de la Direction des sports sur l'entité de gestion 143.05. L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la construction (espace Mittelland).

Art. 3

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

Discussion en second débat. Les articles premier à 3 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 40 voix, contre 0 et 1 abstention.

ARRETE
CONCERNANT LE REMPLACEMENT DE L'ECLAIRAGE DES TERRAINS ET PLACES DE SPORT

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Un crédit de 966'500 francs, dont à déduire les subventions potentielles du programme LEDforFOOT, est accordé au Conseil communal pour le remplacement de l'éclairage des terrains et places de sport.

Art. 2

Cet investissement fera l'objet d'un amortissement de 4% à la charge de la Direction des sports sur l'entité de gestion 143.01. L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la construction (espace Mittelland).

Art. 3

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

25-013

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le nouveau règlement des ports

M. Aël Kistler, rapporteur de la Commission du développement durable, de la mobilité et de la sécurité, déclare :

- La Commission DDMS s'est réunie par deux fois, les 24 juin et 20 août 2025, pour discuter de la nouvelle mouture du règlement des ports qui nous est soumise aujourd'hui : un travail de fond effectué par les services, qui méritent ici d'être grandement remerciés. Le règlement encore en vigueur date de 1922, et les réalités d'alors ne sont clairement plus les mêmes, ne serait-ce qu'en termes de mœurs et de technique pour ne citer que deux exemples du contenu obsolète.

La commission a dû traiter en plus de la proposition vert'libérale de 2022 concernant la limitation du nombre de places de bateaux de plus de 34 m^2.

La commission, après présentation des services, a pu tomber d'accord sur la plupart des points concernant les règles d'attribution des places d'amarrage en fonction de la domiciliation et le type de motorisation. Elle n'a pas pu trouver d'unanimité quant à la limitation du nombre et de la surface des places, le consensus majoritaire préavisé étant celui des 45 m^2.

Ainsi, la commission préavise majoritairement d'accepter la nouvelle mouture du règlement. Les amendements étant arrivés après les travaux de commission, ils n'ont pas pu être traités.

M. Nicolas de Pury, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- A la lecture de ce rapport, nous apprécions le rappel historique du comment et du pourquoi nos différents ports ont été construits et sont devenus ce qu'ils sont aujourd'hui. L'actuel règlement des ports datant de

1922 – ce qui est assez extraordinaire – il est évident que certaines dispositions sont complètement désuètes.

Notons le plaisir de découvrir quelques perles dans ce vieux règlement : l'interdiction faite « […] aux petites embarcations de s'approcher des bateaux à vapeur en marche […] », ou encore, à l'art. 25, « Les personnes qui se trouvent en bateau assez près des quais pour être entendues des promeneurs doivent s'abstenir de tout propos, chant ou manifestation quelconque contraires à la décence ». La peur à l'époque de certains chants marins, chantonnés avec vigueur par certains marins d'eau douce, qui ne buvaient d'ailleurs pas que de l'eau…

Nous comprenons bien le fait d'aérer et de clarifier certains points de ce règlement.

Concernant l'attribution des places d'amarrage, on reprend les catégories en fonction du lieu de domicile : cela nous convient.

Au début de la dernière législature, nous avions soulevé, en sous-commission financière, certains problèmes concernant l'attribution des places d'amarrage : une liste d'attente importante et une gestion de celle-ci peu accessible.

Clarifier les critères d'attribution et éviter toute rumeur de favoritisme sont des points vraiment importants. Une telle liste d'attente se doit d'être actualisée et transparente à l'égard de toutes les parties prenantes. Notre groupe est satisfait de savoir que c'est le cas aujourd'hui.

Notre groupe apprécie particulièrement que, dorénavant, la propulsion la plus respectueuse de l'environnement soit d'abord privilégiée, avant l'ancienneté de la demande. C'est novateur, et nous tenons à saluer ce fait.

La règle des priorités devra évidemment s'appliquer aussi en cas de changement de bateau par un propriétaire, puisque la place d'amarrage est liée au bateau : en cas de changement pour un bateau plus polluant, la personne demandeuse devra donc repasser par la liste d'attente pour obtenir une place pour sa nouvelle embarcation. L'art. 8 du projet de règlement d'application pourrait, par exemple, le préciser plus clairement.

Concernant le retrait de l'autorisation, à l'art. 7, nous proposons une clarification avec un **amendement** à l'al. 2 : « [2] (nouveau) Le retrait d'une autorisation donne lieu à la perception d'une taxe. » L'al. 2 actuel devient l'al. 3.

Cela permettra de couvrir le travail administratif occasionné aux employés de la Ville, par la *faute* du bénéficiaire de la place qui s'écarte du règlement. Cela sans parler du temps consacré au contrôle de l'exécution effective du retrait de l'autorisation.

Concernant les autorisations et les places d'amarrage, notre groupe souhaite vivement réduire cette espèce de catégorie VII qui ne dit pas son nom : les places de plus de 45 m^2. Ce sont des yachts énormes, faits pour être en haute mer, et qui n'ont rien à faire sur notre lac.

Il y a une liste d'attente pour avoir une place d'amarrage, et libérer des places de 45 m^2 contribuera à créer plusieurs places pour d'autres bateaux plus petits. A ce sujet, nous proposons donc **deux amendements** distincts :

A l'art. 4, *Autorisations*, un nouvel al. 3 : « [3]Dès l'entrée en vigueur du présent règlement, aucune nouvelle autorisation pour l'usage d'une place d'amarrage n'est accordée pour des bateaux de plus de 45 m^2. »

A l'art. 10, *Places d'amarrage* : à l'al. 5, nous supprimons : « […] ou un ratio de 3 % […] »

Concernant les places visiteurs, à l'art. 13 – anciennement l'art. 11 – il faut préciser, à l'al. 1, que les places ne seront plus gratuites les premières 24h : nous en avons discuté en Commission financière la semaine dernière, et il est prévu un forfait de CHF 35.- par nuitée dès le premier jour. Mais cela se trouve dans le rapport *Taxes et émoluments* que nous devons encore discuter et voter peut-être en fin d'année ou au début de l'année prochaine.

M. Aël Kistler, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Le groupe vert'libéral est satisfait du rapport et du nouveau règlement des ports. L'ancien était si obsolète qu'il mentionnait encore la distance à respecter jusqu'aux Bains des Dames, les chansons proscrites et les bateaux à charbon, alors que même le vieux vapeur « Neuchâtel » est alimenté au mazout... Les temps et les moeurs évoluent, les Jeunes-Rives sont mixtes, ce qui nous semble une bonne avancée vers un traitement égalitaire...

Reste que, pour en revenir au point qui nous occupe, à savoir essentiellement les ports et leur gestion, le nouveau règlement reprend les points essentiels et, malgré quelques aménagements, a su tenir compte des préoccupations que notre groupe exprimait en 2022.

Un petit point a retenu notre attention, mais il n'est de loin pas rédhibitoire à nos yeux : nous accepterons donc le rapport, malgré le fait que, dans les règles d'attribution, il aurait pu être question de consommation globale d'énergie par catégorie. En effet, un voilier avec un moteur thermique ne servant qu'aux manoeuvres de sortie et d'approche consomme si peu qu'il pourrait être priorisé par rapport à un bateau strictement électrique sans voiles. Mais créer une telle règle ajoute un degré de complexité. Aussi, nous prenons acte de la nouvelle règle d'attribution qui a l'avantage de la

clarté et de la simplicité. Nous discuterons les amendements lors du passage en revue article par article.

Mme Marie-Line Egger, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Nous saluons le travail considérable accompli par le service et le dicastère compétents, puisqu'il s'agissait de moderniser une réglementation vieille de plus de cent ans. Le projet présenté a donc pour premier mérite d'ancrer des pratiques qui ont déjà fait leurs preuves sur le terrain.

Nous relevons également des nouveautés bienvenues, en particulier concernant les critères d'attribution des places d'amarrage. En plus des critères habituels liés à la taille des embarcations, la domiciliation du propriétaire sera désormais prise en compte. Les habitants de notre commune seront donc priorisés, ce que salue le groupe socialiste. Nous nous réjouissons également de voir les propulsions respectueuses de l'environnement bénéficier d'une priorisation.

En outre, la Commission du Dicastère du développement durable, de la mobilité et de la sécurité a eu la possibilité, dans le cadre de cette révision, de traiter la proposition d'arrêté déposée par le groupe vert'libéral, laquelle avait été renvoyée en commission pour traitement. Ne s'agissant toutefois pas d'une motion ou d'un postulat, le processus proposé de classement ne nous semble pas forcément adéquat.

Ici, la proposition d'arrêté a été intégrée dans le projet de règlement, et la proposition initiale pourrait en principe être retirée par ses auteurs suite à l'acceptation du règlement par le Conseil général. Sur le fond, la limitation du nombre de grandes places d'amarrage nous semble opportune, afin de conserver suffisamment d'emplacements pour de petites embarcations, telles les barques de pêche.

C'est donc à l'unanimité que le groupe socialiste acceptera le projet de règlement. Les propositions d'amendements seront en principe rejetées, mais j'y reviendrai par la suite.

Pour finir, le groupe socialiste aimerait encore poser une question au Conseil communal concernant les places d'amarrage temporaires : nous aimerions savoir dans quels cas de figure elles sont octroyées et si elles le sont selon les mêmes critères que ceux prévus à l'art. 10, à savoir d'abord la taille du bateau, puis la domiciliation, etc.

M. Benoît Zumsteg, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Le groupe PLR a également pris connaissance avec un grand intérêt du rapport sur ce nouveau règlement. Visiblement, à entendre mes préopinants et au vu du nombre d'amendements déposés, nous n'étions

pas les seuls à l'étudier en détail. Vous le verrez, il en est sorti de nos débats à l'interne un certain nombre de questions très pragmatiques portant sur l'avenir de nos ports.

Tout d'abord, le groupe PLR félicite le Conseil communal de vouloir mettre à jour les anciens règlements du Conseil général, mais tient à faire remarquer que ce genre de règlement a pour but, en premier lieu, de donner des règles de fonctionnement et de sécurité pour les utilisations de ces installations, et qu'il ne faut pas faire de la surréglementation en y ajoutant des éléments qui ont des objectifs purement politiques.

A priori, le groupe PLR est favorable à une modification majeure du règlement des ports au niveau des règles d'attribution en favorisant la *domiciliation*.

Par contre, concernant la deuxième règle des attributions, à savoir sur le mode de propulsion, notre groupe est un peu plus perplexe, et nous aimerions poser les questions suivantes :

- Afin de savoir de quoi l'on parle, le Conseil communal peut-il nous renseigner sur les listes d'attente *actuelles*, à savoir le nombre de demandes et les modes de propulsion qui figurent sur ces listes d'attente ?
- Une autre question concernant ces modes de propulsion, par exemple à moteur électrique : le Conseil communal peut-il déjà nous renseigner si des investissements futurs seront réalisés, par exemple l'aménagement de bornes de recharge pour ces moteurs électriques ou autres installations qui seraient dédiées à la maintenance ? Des crédits seraient-ils déjà prévus ?

Notre magnifique lac est un endroit dédié quand même principalement aux plaisanciers, aux loisirs et aux activités sportives, et doit rester un espace de liberté, où la plupart des pratiques doivent rester possibles.

Un autre point à relever, c'est le risque qu'en privilégiant systématiquement les bateaux à voiles ou à rames, il n'y ait, à terme, plus aucun bateau à propulsion thermique. Il est clair que si, lors de chaque nouvelle demande, à égalité, on remplace un bateau thermique par un bateau à voiles, à terme – sans savoir dans quel délai – il n'y aura plus de bateaux à propulsion thermique. C'est indéniable.

Le Conseil communal a-t-il évalué cette possibilité ? Que va répondre le Conseil communal aux propriétaires de ces bateaux, qui n'auront plus la possibilité d'avoir des places d'amarrage ?

Concernant la question des bateaux de plus de 45 m^2, sur laquelle la Commission DDMS – dont je fais partie – a voulu légiférer en détail, le groupe PLR regrette de fixer une quantité définie d'attributions pour les

bateaux de catégorie VI de plus de 45 m^2, qui pourraient très bien faire, sauf erreur de ma part, l'objet d'une catégorie VII.

Même s'il est vrai que ce ne sont pas, *a priori,* des bateaux destinés absolument à notre lac – nous sommes tous d'accord – il faudrait laisser la possibilité au Conseil communal d'adapter les places en fonction de l'offre et de la demande globales. Encore une fois, cette volonté de surréglementer est un peu dérangeante.

Concernant les impacts financiers, nous avons été surpris de constater qu'une part des taxes d'un fonds autoporteur sera affectée directement au compte de résultats général, donc pour le fonctionnement global de la Commune. Même si nous en avons parlé à la Commission financière, lors de la dernière séance sur les taxes et émoluments, nous y reviendrons lors du budget 2026. C'est ce qui a été convenu en Commission financière. Néanmoins, comme ce point a été écrit dans ce rapport, je tenais à le rappeler ce soir. Par contre, si le Conseil communal souhaite déjà donner des explications ce soir, nous les entendrons très volontiers.

Concernant les amendements, je les prends dans l'ordre de leur dépôt et vais rester assez vague :

- Concernant l'amendement de MM. Bongiovanni et Esposito : nous attendons la réponse du Conseil communal, mais vu le risque que nous avons identifié de ne plus avoir de bateaux thermiques à terme, nous serions plutôt favorables à cet amendement.
- Concernant les amendements VertsPopSol, je pense que mon intervention a été assez claire : ce serait donc plutôt négatif pour l'amendement n° 1. L'amendement n° 2 est intéressant. Nous avons discuté à moult reprises sur les taxes et émoluments. Le Conseil communal pourrait-il donc nous répondre, il s'agit d'une question d'équité : le retrait d'une autorisation implique-t-il à chaque fois une taxe ? Sinon, pourquoi une taxe pour les autorisations liées aux ports et pas pour les autres ? Concernant l'amendement n° 3, j'ai été assez clair, ce serait plutôt non.

Concernant le classement de la proposition et l'adoption du règlement, nous attendrons donc les réponses du Conseil communal pour nous prononcer. Nous demanderons certainement une courte suspension de séance pour finaliser nos décisions.

Mme Johanna Lott Fischer, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité et de la sécurité (DDMS), déclare :

- Si des dossiers sentent un peu la poussière lorsqu'on les ouvre, c'est qu'il y a quelque chose à corriger. Effectivement, après 103 ans, il était grand temps de faire une refonte complète de notre règlement des ports.

Vous l'avez dit, le présent règlement date de 1922 : autant dire qu'il appartient au monde d'avant, le monde des bateaux à vapeur, le monde des pêcheurs et de la vente des poissons à la criée, et le monde de tout plaisancier. Depuis, le monde a changé et les ports également.

Le vieux port, les Jeunes-Rives, le Nid-du-Crô, Serrières : autant de noms qui évoquent, pour chacune et chacun d'entre nous, une part de Neuchâtel, ses moments conviviaux, ses balades, ses reflets sur l'eau.

Aujourd'hui, nos ports sont une richesse collective. Ils sont bien plus que des zones techniques : ils sont des lieux d'activités, d'échanges et de convivialité. Ils sont la carte de visite de notre ville située au bord du plus beau lac de Suisse. Ils sont des lieux charnières entre la ville et le lac, et font partie intégrante de l'identité neuchâteloise. Pour gérer ces ports correctement, encore faut-il avoir des règles à la hauteur de leur réalité contemporaine.

Nous tenons à remercier ici les membres de la Commission du Dicastère du développement durable, de la mobilité et de la sécurité. La commission s'est penchée, lors de deux soirées, sur le nouveau règlement qui vous est proposé. Elle a parcouru l'entier des articles et a traité également la proposition n° 22-004 sur le fond.

L'esprit de cette proposition a été traduit dans une formule pragmatique, offrant un cadre adapté à la réalité actuelle de nos ports et à leur éventuel développement à venir. Ceci demande toutefois un cadre précis.

La révision du règlement qui vous est soumise répond donc à un double objectif : il est nécessaire de moderniser les bases légales, mais nous affirmons aussi la valeur collective des espaces, et définissons clairement leur répartition, au mètre carré.

Ce nouveau règlement donne enfin aux services communaux une véritable base de travail, actuelle et applicable. Il encadre la gestion quotidienne, l'attribution des places, l'usage de la grue, la maintenance et la question des bateaux abandonnés, ou encore la sécurité. De plus, il permet aux équipes qui sont sur le terrain et veillent à l'entretien, à la sécurité et à la convivialité, de répondre de manière claire aux questions des usagers des ports. Mais ce n'est pas tout : ce texte va plus loin, et il traduit aussi nos engagements écologiques.

Désormais, l'attribution des places tiendra compte de la propulsion du bateau : les embarcations à rames, à voiles ou à moteur électrique seront priorisées, incitant à une navigation plus respectueuse du lac. Ce n'est pas anecdotique. C'est un signal clair pour encourager une navigation moins bruyante et moins polluante, et c'est tout à fait dans notre stratégie de réduire nos émissions de CO_2.

Concernant les amendements, le Conseil communal vous invite à les refuser. Chaque article de ce règlement a fait l'objet d'une relecture minutieuse par la commission.

Plus précisément concernant l'amendement demandant une taxe pour le retrait d'une autorisation, notre Conseil est en train de mener des réflexions à l'échelle globale de la Ville. Nous demandons donc au Conseil général de patienter, afin qu'une solution générale puisse être appliquée à l'ensemble de nos prestations, dans le cadre de la révision des taxes et émoluments.

Nous vous invitons donc à adopter ce projet de règlement tel quel et à classer la proposition n° 22-004. Vous donnerez à la Ville les moyens d'une gestion responsable de ses ports.

J'en viens de manière plus précise à vos questions. Une question du groupe socialiste concernait les places temporaires. Les places temporaires sont très rarement attribuées. Nous l'avons fait par deux fois ces cinq dernières années. Il s'agissait de demandes particulières, comme, par exemple, le placement provisoire d'un bateau lors d'une manifestation dans un autre port du lac ou lors de travaux.

Par le passé, il est aussi arrivé de traiter une demande pour une durée limitée, par exemple pour placer un bateau durant quelques mois. Il ne s'agissait donc pas d'une situation prévue pour les visiteurs. Dans ces cas-là, les règles de priorisation ne s'appliquent pas. Il s'agit de situations vraiment marginales, traitées au cas par cas selon nos possibilités.

S'agissant des questions du groupe PLR, il demandait tout d'abord ce qui allait se passer si les propulsions thermiques étaient remplacées par une autre propulsion.

Vous pourrez voir, sur la liste que je vous donnerai après, que nous n'avons pas encore que des demandes pour une autre catégorie. Comme cela a déjà été expliqué, notamment à la commission, les demandes se font selon la taille de la place. Selon la taille et le port demandés, nous faisons finalement le choix entre un bateau à moteur thermique et une autre propulsion. Mais cela ne signifie pas que le bateau thermique ne va pas avoir sa place. Cela dépend s'il y a une autre demande, et je ne pense pas que tous les gens qui ont aujourd'hui un bateau à moteur vont commencer à faire de la voile.

Concernant la liste d'attente, la demande pour une place d'amarrage dans un des ports, une place à terre ou une cabine, se fait par internet. Elle est à renouveler d'année en année. La plus ancienne demande en cours date donc d'octobre 2024.

Le nombre de demandes est plutôt stable depuis quelques années, et également en cours d'année. Cela veut dire qu'il y a à peu près autant de places attribuées que de nouvelles demandes qui nous parviennent.

Concrètement, aujourd'hui, le 27 octobre 2025, la liste d'attente de l'Office des ports compte 105 demandes pour une place d'amarrage, dont 47 nous sont adressées par des habitants de la ville de Neuchâtel, 34 par des habitants du canton et 25 par des habitants hors canton. Il y a 46 demandes pour un voilier, 59 pour un bateau à moteur et 0 pour un bateau électrique. Soixante-et-une demandes concernent le port du Nid-du-Crô, 21 le port des Jeunes-Rives, 11 le vieux port, 5 le port de Serrières et 7 demandes portent sur n'importe quel port.

Une question concernait les impacts financiers : le projet de règlement qui est présenté ce soir ne concerne pas le volet financier. Comme vous l'avez mentionné, cette thématique sera traitée soit dans le cadre de la révision des taxes et émoluments, soit dans la discussion relative au budget 2026. Néanmoins, je vais quand même profiter de vous expliquer brièvement le mécanisme de financement relatif aux ports.

Toutes les charges relatives à la gestion des ports apparaissent dans les comptes, en l'occurrence ceux de l'entité de gestion 151.03. D'autre part, les recettes liées aux taxes d'utilisation des ports – c'est-à-dire les taxes d'amarrage, les places à terre, la grue, les prestations du personnel – apparaissent dans la même entité de gestion.

A la clôture de l'exercice comptable, s'il y a un excédent de recettes, ce montant est versé au fonds de réserve des ports. Au contraire, en cas d'excédent de charges, un montant équivalent doit être pris dans ce fonds pour équilibrer les comptes.

Toutefois, étant donné que, depuis quelques années les exercices de l'entité de gestion se soldent par un excédent de charges – vous avez vu que le fonds de réserve des ports ne présentait, au 31 décembre, qu'environ CHF 1'400.- – il est nécessaire d'adapter le montant. C'est pour cette raison qu'une adaptation des taxes relatives aux ports vous sera proposée dans le rapport sur les taxes et émoluments.

Il existe également un autre fonds : il s'agit du *fonds des ports* – ce n'est pas le *fonds de réserve* des ports – qui présente actuellement un montant d'un peu plus de CHF 750'000.-. Il est destiné aux investissements à venir. Cela permet de prélever dans ce fonds la moitié de l'investissement pour absorber tout de suite une partie de l'amortissement.

Il reste encore un troisième point : il s'agit de la révision du statut autoporteur des ports. Suite aux décisions du Service des communes, le maintien du statut autoporteur n'est plus requis, ce qui permet justement de verser 10 % de la taxe d'amarrage au compte de résultats. Toutefois, nous reprendrons cette discussion dans le cadre du budget 2026.

La présidente, **Mme Kim Biloni**, propose d'ouvrir une fois encore la discussion avant l'interruption de séance demandée.

M. Marc Rémy intervient :

- En complément à ce qui a été dit par mon collègue Zumsteg, j'aimerais revenir sur un point, à savoir le type de propulsion.

Je peux entendre que le bateau à moteur n'a pas le vent en poupe en 2025. Je peux parfaitement entendre cela. Je peux même vivre avec une légère préférence pour le voilier sous forme d'incitation, je n'ai absolument aucun problème avec cela.

Par contre, ce qui me pose problème, c'est que je considère comme excessive cette disposition qui définit le type de propulsion comme un critère, pour la simple et bonne raison que des personnes qui seraient sur liste d'attente aujourd'hui avec un bateau à moteur ont peu de perspectives, à terme – il faut être honnête – de trouver une place dans nos ports, même pour de petits bateaux à moteur. Et j'ouvre ici une parenthèse : il n'y a pas que des bateaux de ski nautique qui consomment beaucoup, il y a aussi des bateaux de pêche non professionnels et des bateaux familiaux.

Pour ces gens-là – qui représentent, en nombre, plus de demandes que pour des voiliers – les perspectives sont sombres : ils ne trouveront pas de place pour leur bateau dans les ports de la ville de Neuchâtel, et ils n'en trouveront pas ailleurs puisqu'ils seront hors commune, donc non prioritaires sur les listes. Leur peine sera donc doublée étant donné qu'ils ne trouveront pas de place dans les ports avoisinants. La seule solution qui leur reviendra sera soit de vendre le bateau, soit de le mettre sur une remorque après chaque utilisation. De quoi leur passer le goût de naviguer…

Pour moi, cette disposition va clairement trop loin. Ce n'est plus une incitation, c'est une exclusion programmée. J'aurais bien voulu entendre du Conseil communal une réponse un peu plus rassurante, mais la réponse est peu claire sur ce qu'il adviendra à 10, 20 ou 30 ans.

Je sais bien que l'on parle de perspectives et d'hypothèses, et qu'il est difficile de savoir ce qui va se passer avec cette règle, mais je considère qu'il y a quand même des craintes sur l'exclusion programmée d'une

partie des utilisateurs du port, qui sont aussi contribuables de la commune, soit dit en passant. Sur ce point, cette priorisation du type de propulsion soutient peut-être un bon intérêt, mais elle va clairement trop loin et est discriminante.

Mme Johanna Lott Fischer, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité et de la sécurité (DDMS), répond :

- Bien sûr, nous ne savons pas comment cela va évoluer, mais dans la situation actuelle, dans ces catégories – surtout les petits bateaux et petits bateaux de pêche – il n'y a pas beaucoup de voiliers qui leur font concurrence. Ou les voiliers sont à terre, et là aussi, c'est vraiment la catégorie où l'on trouve très rapidement une place.

La présidente, **Mme Kim Biloni**, demande au groupe PLR s'il souhaite une interruption de séance à ce stade de la discussion. Le représentant du groupe PLR répond par l'affirmative.

SUSPENSION DE SÉANCE DE 10 MINUTES.

A la reprise des débats, **M. Benoît Zumsteg** déclare :

- Nous remercions le Conseil communal des réponses aux questions que nous avons posées, mais après discussion au sein du groupe, il semble vraiment que ce mécanisme mathématique fera en sorte qu'à terme, il n'y aura plus de bateaux thermiques sur le lac de Neuchâtel.

De facto, nous ne pouvons pas savoir dans quel délai, dans quelle vision temporelle, mais un remplacement systématique implique que cet état de fait soit carrément inéluctable. Les réponses du Conseil communal sur ce point ne nous ont pas satisfaits.

Je ne sais pas si les autres groupes sont conscients de cet état de fait, mais il est déplorable que nous ne puissions pas être certains que le lac reste un espace de liberté où diverses activités pourront avoir lieu. Nous y reviendrons encore par la suite lors de la discussion des amendements.

M. Nicolas de Pury intervient :

- Il faut clarifier cette catégorie d'immenses yachts qui n'ont rien à faire sur ce lac : ils sont beaucoup trop gros, ils sont faits pour être en mer et, même s'il y en a encore quelques-uns, on peut encore les tolérer un moment, mais le but est qu'il n'y en ait plus à terme.

Cela dit, il y a un autre élément qui laisse un peu un trouble : ce sont les catégories, les petites catégories. Ce n'est pas la longueur qui compte, Madame la Présidente, je sais, [*Ndlr : rires de l'assemblée*] mais un voilier, en général, est proportionnellement un peu plus long qu'un bateau à moteur.

Il faudrait faire attention à ces petites, premières catégories, où l'on a de la place. C'est dès que cela grandit que cela devient un petit peu problématique en termes de largeur et de longueur. La catégorie VI est déjà un peu excessive.

M. Dimitri Paratte intervient :

- Je souhaite juste apporter quelques éléments sur la base légale pour une taxe, un émolument, que l'on propose d'introduire suite à une décision de retrait d'autorisation.

Comme toujours, l'administration publique a la possibilité de moduler un tel émolument, notamment en adoptant un règlement intelligent à ce sujet. Néanmoins, dans les moments contentieux, difficiles – par exemple par rapport à des détenteurs de place qui sous-loueraient ou qui agiraient en essayant de contourner le règlement et qui, de ce fait, devraient perdre leur droit à l'usage de notre domaine public – il nous paraissait important que, selon le principe de répartition équitable des coûts réels que demande une décision d'une telle complexité, ceux-ci ne doivent pas être à la charge du public, mais justement de la personne qui se met en infraction avec le règlement des ports.

Aussi, nous maintenons fermement ce troisième amendement, que le Conseil communal a à peu près salué sur son principe, mais dit que l'on devrait en discuter plus tard. Nous pensons que nous devons avoir la base légale maintenant, et que le Conseil communal discute plus tard, peut-être avec nous, sur sa tarification et son mode de calcul. J'invite donc l'ensemble de l'assemblée à s'y plier.

Sur la question plus politique des très grands bateaux de loisirs que nous proposons d'interdire progressivement, de progressivement pousser hors de nos ports, il faut rappeler qu'il s'agit d'une question de souveraineté : sur notre domaine public, nous faisons ce que nous voulons. Nous sommes l'Autorité publique qui doit dresser ce qui est désirable ou non d'ici 2050. Nous avons donné un délai de 15 ans, qui est probablement assez proche de la durée maximale de vie de ce genre de bâtiment luxueux : on peut se l'acheter à partir de 45 ans, jusqu'à 60, et ensuite, on ne peut plus l'utiliser.

Il y a une fenêtre de personnes qui pourront profiter de l'autorisation dont ils bénéficient actuellement. Nous ne voulons priver personne d'un droit,

d'une situation qu'ils ont pu acquérir, car il serait faux de les en priver. Néanmoins, nous ne voulons pas donner notre énergie publique, nos infrastructures pour ce genre de loisirs dispendieux, qui sont aussi extrêmement gourmands en ressources naturelles, en plus de notre espace lacustre. Nous invitons donc l'ensemble des membres du Conseil général à accepter aussi ce premier amendement.

Le troisième n'a pas été expliqué, mais si l'on veut faire des agrandissements de port – ce qui serait assez peu vraisemblable – il s'agit de ne pas encore accroître cette part de douze places pour les yachts qui occupent la place des plus petites embarcations.

M. Aël Kistler intervient :

- J'aurais eu envie de prendre les articles les uns après les autres pour en discuter. Par contre, pour réagir à ce qui a été dit précédemment par le préopinant PLR, je crois que la lecture qui est faite est très partiale, car je crois que le PLR était d'accord avec la stratégie énergétique qui veut une neutralité carbone en 2050, et il est un petit peu difficile d'envisager des bateaux, qui, de toute façon, sont plus ou moins condamnés à terme. Cela n'est pas une volonté politique de la Commune, mais une volonté politique du pays. C'est la première chose.

La deuxième chose, c'est que, jusqu'à ce terme-là, on ne peut pas nous dire que l'on essaie de les mettre dehors, puisque je rappelle que l'ordre d'octroi des places d'amarrage, c'est d'être domicilié sur la commune. Cela veut donc dire qu'une personne qui paie des impôts dans notre commune et qui demande une place pour un petit bateau – même s'il est à motorisation thermique – aura la priorité sur un voisin d'une autre commune qui voudrait venir avec un voilier. Il faut donc arrêter de faire un procès d'intention.

La présidente, **Mme Kim Biloni**, relève que l'entrée en matière n'est pas combattue et qu'elle est dès lors acceptée tacitement. Elle propose alors de passer à l'étude du projet de règlement, article par article, lors de laquelle seront traitées les propositions d'amendement.

DISCUSSION EN SECOND DÉBAT

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. premier - art. 3

La parole n'est pas demandée.

CHAPITRE II : UTILISATION DES PORTS

Art. 4 – Autorisations

Amendement du groupe VertsPopSol

[*Alinéas 1 et 2 inchangés*]

[3] (nouveau) Dès l'entrée en vigueur du présent règlement, aucune nouvelle autorisation pour l'usage d'une place d'amarrage n'est accordée pour des bateaux de plus de 45 mètres carrés.

Mme Marie-Line Egger, porte-parole du groupe socialiste, intervient :

- Pour certains membres de notre groupe, cet amendement est trop restrictif et ne correspond pas à la direction choisie lors de la Commission DDMS. L'amendement sera toutefois soutenu par une partie de notre groupe.

M. Aël Kistler, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Il est bien sûr toujours intéressant d'avoir des discussions, mais ce sont des discussions qui devaient avoir lieu en commission, qui ont eu lieu en commission. Nous pensions alors être arrivés à un consensus, ou en tout cas à une situation à laquelle la majorité pouvait se rallier, et là, on rajoute de la complexité au débat, on tend les fronts, et ce n'est pas ce que nous aurions souhaité.

Quand nous avions déposé notre proposition en 2022, nous voulions stabiliser – en tout cas pas augmenter – le nombre de places pour les gros bateaux. Aussi, pour la bonne tenue des débats, nous refuserons cet amendement, dans le sens où nous aimerions respecter le travail qui a été fait en commission et la discussion qui a eu lieu à ce moment-là.

M. Dimitri Paratte intervient :

- Une question de forme : vous avez dit *45 mètres*, donc soit il y a une erreur, soit c'est *45 mètres carrés*. [*Ndlr : s'adressant à la présidente qui, lors de la lecture de l'amendement, précédant le débat, n'a pas prononcé le terme « carrés »*]

La présidente, **Mme Kim Biloni**, confirme qu'il s'agit bien de 45 mètres carrés.

M. Benoît Zumsteg, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Comme dit dans mon intervention générale, le groupe PLR va voter contre cet amendement. Je le répète encore une fois : même si ce ne sont pas, *a priori*, les bateaux les plus utiles pour aller sur le lac, il faut quand même que l'on puisse donner satisfaction à au moins quelques personnes qui souhaitent naviguer avec ces bateaux. C'est aussi une question de liberté individuelle.

La parole n'étant plus demandée, l'amendement est soumis au vote et **refusé par 24 voix, contre 15 et 2 abstentions.**

Art. 5 - art. 6

La parole n'est pas demandée.

Art. 7 – Retrait de l'autorisation

Amendement du groupe VertsPopSol

[*Alinéa 1 inchangé*]

[2] (nouveau) Le retrait d'une autorisation donne lieu à la perception d'une taxe.

[*L'alinéa 2 devient l'alinéa 3*].

La parole n'étant pas demandée, l'amendement est soumis au vote et **refusé par 22 voix, contre 13 et 6 abstentions.**

Art. 8 - art. 9

La parole n'est pas demandée.

CHAPTIRE III : EXPLOITATION DES PORTS

Art. 10 – Places d'amarrage

Amendement de MM. Nolan Bongiovanni et Fabio Esposito

[*Alinéa 1 inchangé*]

[2]Si plusieurs bateaux présentent les mêmes caractéristiques, les places sont attribuées en fonction de l'ordre de priorité suivant :

a) personne domiciliée sur le territoire communal ;
b) personne domiciliée sur le territoire cantonal dans une commune n'ayant pas de port ;
c) personne domiciliée sur le territoire cantonal dans une commune ayant un port ;
d) personne domiciliée hors canton dans une commune n'ayant pas de port ;
e) personne domiciliée hors canton dans une commune ayant un port.

En cas d'égalité, ~~la propulsion la plus respectueuse de l'environnement est d'abord privilégiée, puis~~ la demande la plus ancienne **est privilégiée.**

[*Alinéas 3 à 5 inchangés*]

M. Fabio Esposito, suppléant (liste no 54 UDC) indépendant, déclare :

- Commençons par ce qui relève du bon sens et que nous soutenons : la priorité par proximité. Le port est une infrastructure communale, financée et entretenue par la collectivité. Il est donc légitime que les personnes domiciliées dans la commune, puis dans le canton, soient priorisées. Cette hiérarchie territoriale est claire, et nous l'appuyons.

Là où nous demandons une correction, c'est uniquement pour le départage des demandes à égalité : le projet prévoit alors de privilégier d'abord « la propulsion la plus respectueuse de l'environnement », puis l'ancienneté. Non. Nous proposons de retenir l'ancienneté comme seul critère de départage. Pourquoi ? Parce que l'ancienneté est neutre, transparente et universelle. Elle n'examine ni le portefeuille, ni la capacité d'investissement. A l'inverse, la motorisation est un critère technique, qui devient, dans les faits, un critère socio-économique.

S'agissant des coûts de propulsion, à puissance comparable – environ 10 CV – un moteur thermique neuf se situe autour de CHF 4'000.-, tandis qu'un ensemble électrique équivalent revient plutôt à CHF 8'500.- / CHF 9'000.-, soit environ le double. Cet écart s'intensifie encore pour les motorisations plus puissantes : les coûts des batteries augmentent bien plus vite que ceux des moteurs thermiques. Faire de la motorisation un critère de priorité revient donc, *de facto*, à instaurer un filtre financier.

Ce n'est pas la démarche de transition écologique que nous soutenons. Elle ne s'attaque pas à la source du problème – usages, services et conditions d'exploitation – et pénalise des individus selon leurs ressources, en transformant l'accès à un bien public rare en sélection par la capacité d'investissement immédiat.

Surtout, les mesures d'aide ne sont pas au rendez-vous : pas d'aides ciblées à la conversion, pas de subventions, pas de bonus sociaux ou de rabais plafonnés, aucune véritable période transitoire non plus pour permettre une adaptation progressive. Disons-le clairement : nous aurions éventuellement pu entendre un départage par motorisation s'il avait été accompagné d'une phase d'adaptation de quelques années ou de soutiens concrets pour les plus modestes. En l'absence de telles garanties, le critère devient injuste. Une personne qui patiente depuis longtemps pourrait être dépassée par un nouvel arrivant mieux équipé technologiquement, alors que leurs bateaux conviennent tous les deux à la place. Notre amendement corrige précisément cela en rétablissant l'ancienneté comme règle de départage.

En somme, gardons ce qui est juste – la priorité par proximité – et, lorsqu'il faut départager des dossiers identiques, choisissons la règle qui n'exclut personne : l'ancienneté. Toute action dite écologique doit d'abord veiller à l'équité et à la justice sociale. C'est la condition d'une gestion des places de port équitable, lisible et socialement acceptable. Nous vous invitons à soutenir l'amendement.

M. Bastien Tenky, élu UDC, déclare :

- Mon collègue et moi-même trouvons malhonnête que les nouveaux arrivants passent avant les anciens sur la liste d'attente. Par conséquent, nous accepterons l'amendement.

M. Aël Kistler, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Dans *PVL*, il y a le « V », donc ce sera un petit peu compliqué pour nous de soutenir un amendement qui ne va pas dans le sens de l'environnement.

Mme Marie-Line Egger, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Cet amendement et la suppression du caractère écologique de l'art. 10 seront refusés à l'unanimité par le groupe socialiste : avec cet amendement, le projet risque de perdre toute sa substance.

M. Nicolas de Pury, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- Notre groupe rejette l'amendement.

M. Benoît Zumsteg, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Nous ne sommes absolument pas convaincus par les explications. Nous estimons que le risque qu'il n'y ait plus de bateaux thermiques est trop grand – je le répète pour la dernière fois, je vous le promets… [*Ndlr : rires*

de l'assemblée] – et je ne pense pas que le Conseil communal ait analysé cet état de fait lors de la proposition du rapport. Le groupe PLR soutiendra donc l'amendement.

La parole n'étant plus demandée, l'amendement est soumis au vote et **refusé par 28 voix, contre 13 et 0 abstention.**

Art. 10 – Places d'amarrage

Amendement du groupe VertsPopSol

[*Alinéas 1 à 4 inchangés*]

[5]Le nombre de places d'amarrage pour bateau de loisirs et de sports de plus de 45 mètres carrés est limité à un maximum de 24 bateaux~~, ou un ratio de 3%,~~ pour l'ensemble des places au sein des ports de la commune de Neuchâtel.

M. Aël Kistler, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Cela a quand même donné lieu à quelques discussions au sein de notre groupe, dans le sens où nous pouvons comprendre la logique, mais un ratio de 3 % reste quand même relativement faible, voire très faible : pour augmenter ne serait-ce que d'une place, il faudrait en créer tellement que nous pouvons tout à faire vivre avec le maintien du ratio de 3 %.

La parole n'étant plus demandée, l'amendement est soumis au vote et **refusé par 25 voix, contre 12 et 4 abstentions.**

Art. 11 - art. 25

La parole n'est pas demandée.

CHAPITRE IV : SURVEILLANCE DES PORTS

Art. 26 - art. 31

La parole n'est pas demandée.

CHAPITRE V : DISPOSITION PÉNALE ET VOIES DE DROIT

Art. 32 - art. 33

La parole n'est pas demandée.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 34 - art. 37

La parole n'est pas demandée.

Soumis au vote, le **règlement non amendé** concernant l'utilisation et l'exploitation des ports est **accepté par 27 voix contre 13 et 1 abstention**.

La présidente, Mme Kim Biloni, s'apprêtant à soumettre au vote le classement de la proposition d'arrêté 22-401 du groupe vert'libéral du 29.11.2022, intitulée « Arrêté concernant les places d'amarrage dans les ports de la Commune de Neuchâtel », **M. Aël Kistler**, porte-parole du groupe vert'libéral, dépose une motion d'ordre et déclare :

- Le présent règlement ayant été adopté, le groupe vert'libéral retire sa proposition de 2022.

Discussion en second débat. Les articles premier à 37 du règlement ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 27 voix, contre 13 et 1 abstention.

REGLEMENT
CONCERNANT L'UTILISATION ET L'EXPLOITATION DES PORTS

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel

Vu la Loi d'introduction de la législation fédérale en matière de navigation intérieure (LI-LNI), du 14 octobre 1986,

Vu le Règlement intercantonal concernant la police de la navigation, du 16 mai 1960,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article premier – But

[1] Les dispositions suivantes sont applicables à l'exploitation et à l'utilisation des ports de la Ville de Neuchâtel.

[2] Le Conseil communal gère les ports qui relèvent administrativement du Dicastère en charge de la sécurité.

Art. 2 – Champ d'application

Sont soumis au présent règlement les titulaires d'une autorisation, ainsi que toutes personnes dont l'activité implique un lien particulier avec l'activité portuaire.

Art. 3 – Zone portuaire

[1] Le périmètre du port comprend tous les terrains sis en zone portuaire délimités par les digues et l'arrière-port.

[2] La zone portuaire comprend notamment les ports des pêcheurs, les ports de plaisance, les places à terre et les infrastructures techniques.

[3] Le règlement d'exécution énumère les zones portuaires de la Ville.

CHAPITRE II : UTILISATION DES PORTS

Art. 4 – Autorisations

[1] L'usage d'une place d'amarrage, d'une place à terre, d'une cabine ou d'une place de stockage pour un ber fait l'objet d'une autorisation délivrée par le Conseil communal. Le Conseil communal est autorisé à déléguer cette compétence au Dicastère en charge de la sécurité.

[2] L'autorisation est accordée à bien plaire sur demande du propriétaire et renouvelée, en principe pour une année civile, contre paiement d'une taxe.

Art. 5 – Titularité

[1] L'autorisation est personnelle et incessible, même en cas de vente du bateau. Elle n'est valable que pour le bateau mentionné dans l'autorisation. Le règlement d'exécution peut prévoir des exceptions en cas de donation et de succession.

[2] Le prêt et la sous-location de places d'amarrage, de places à terre, de cabine, ou de place de stockage pour un ber sont en principe interdits. Le cas des échanges temporaires de places d'amarrage est réservé.

Art. 6 – Taxes perçues

[1] Le montant des taxes perçues en application du présent règlement est fixé dans la règlementation communale relative aux taxes et émoluments à laquelle il est renvoyé.

[2] La délivrance d'une autorisation en cours d'année donne lieu à la perception d'une taxe prorata temporis (pour la fin d'un mois).

[3] En cas de renoncement à l'autorisation en cours d'année, les taxes payées sont remboursées prorata temporis (pour la fin d'un mois).

[4] En cas de retrait de l'autorisation avant son échéance en application de l'art. 7 ci-dessous, les taxes d'amarrage demeurent dues pour la totalité de l'année civile et ne seront pas remboursées. Les cas de force majeure sont réservés.

Art. 7 – Retrait de l'autorisation

[1] L'autorisation peut en tout temps être retirée moyennant un préavis de 30 jours et après avertissement, dans les cas suivants:

a) la ou le titulaire enfreint de manière grave et/ou répétée les dispositions du présent règlement et/ou de son règlement d'exécution, ne remplit

plus les conditions d'octroi d'une autorisation, ou de manière générale contrevient à la règlementation communale ou à la législation de droit supérieur;

b) les taxes ou émoluments communaux demeurent impayés plus de 3 mois après leur échéance, malgré un rappel assorti de menace de retrait;

c) le bateau n'est plus pourvu d'un permis de navigation;

d) la place demeure inoccupée sans motif valable pendant plus de 6 mois;

e) la place a été prêtée sans autorisation ou sous-louée à un tiers;

f) un autre bateau occupe la place de celui figurant sur l'autorisation;

g) l'immatriculation du bateau a été opérée sous un nom d'emprunt, en vue de l'obtention ou de la modification de l'autorisation;

h) le bateau est mal entretenu ou dégradé, immergé ou coulé ou abandonné;

i) les remorques, bers et autres engins ne présentent plus toute garantie de sécurité.

[2] Une fois la décision exécutoire, le Dicastère en charge de la sécurité peut faire évacuer et mettre en fourrière le bateau et les autres objets liés à l'autorisation aux frais et risques du ou de la propriétaire s'il ou elle ne s'exécute pas dans un délai de 30 jours. La procédure est celle de l'article 30.

Art. 8 – Activités lacustres professionnelles ou à but idéal

La mise à disposition d'emplacements ou de places à terre à des personnes ou entreprises exerçant une activité lacustre professionnelle ou à but idéal font l'objet de contrats particuliers.

Art. 9 – Activités de pêche professionnelle

La mise à disposition d'emplacements ou de places à terre pour la pêche professionnelle fait l'objet de contrats particuliers.

CHAPITRE III : EXPLOITATION DES PORTS

Art. 10 – Places d'amarrage

[1] Les places d'amarrage sont réparties en différentes catégories en fonction des caractéristiques du bateau (longueur, largeur, tirant d'eau et poids).

[2] Si plusieurs bateaux présentent les mêmes caractéristiques, les places sont attribuées en fonction de l'ordre de priorité suivant:

a) personne domiciliée sur le territoire communal;
b) personne domiciliée sur le territoire cantonal dans une commune n'ayant pas de port;
c) personne domiciliée sur le territoire cantonal dans une commune ayant un port;
d) personne domiciliée hors canton dans une commune n'ayant pas de port;
e) personne domiciliée hors canton dans une commune ayant un port.

En cas d'égalité, la propulsion la plus respectueuse de l'environnement est d'abord privilégiée, puis la demande la plus ancienne.

[3] Le Dicastère en charge de la sécurité peut autoriser ou imposer des changements d'emplacement si des raisons techniques ou pratiques l'exigent. Dans la mesure du possible, il est tenu compte du désir des intéressé-e-s.

[4] Les places d'amarrage peuvent être réservées pour deux mois maximum avant occupation.

[5] Le nombre de places d'amarrage pour bateau de loisirs et de sports de plus de 45 mètres carrés est limité à un maximum de 24 bateaux, ou un ratio de 3%, pour l'ensemble des places au sein des ports de la commune de Neuchâtel.

Art. 11 – Amarrage temporaire et places « visiteurs »

Des places d'amarrage temporaires et des places « visiteurs » sont mises à disposition à certaines conditions. Une taxe peut être perçue.

Art. 12 – Places à terre

[1] Les places à terre sont destinées notamment aux bateaux dont les dimensions ne dépassent pas celles de la place, aux bateaux sur remorques immatriculées prévues pour le transport des bateaux, aux planches à voile et aux chariots de mise à l'eau.

[2] Le stationnement de véhicules à moteur, de remorques autres que pour les bateaux et de bers est interdit.

Art. 13 – Places d'hivernage

L'hivernage à terre des bateaux est soumis à autorisation. Une taxe est perçue.

Art. 14 – Places de stockage pour les bers

Le stockage des bers, homologués et adaptés au poids du bateau, est soumis à autorisation. Une taxe est perçue.

Art. 15 – Travaux d'entretien des ports

Le Dicastère en charge de la sécurité se réserve le droit de faire déplacer provisoirement les bateaux des ports pour permettre des travaux de dragage, de faucardage et d'entretien ou d'autres modifications des surfaces soumises à autorisation.

Art. 16 – Cabines

La mise à disposition d'un emplacement pour une cabine est réservée, sauf exception, aux titulaires d'une place d'amarrage ou d'une place à terre dans un des ports de la commune. Une taxe est perçue.

Art. 17 – Cabanes

La mise à disposition d'un emplacement pour une cabane fait l'objet d'un contrat particulier.

Art. 18 – Pontons

[1] L'accès aux pontons n'est autorisé qu'aux seul-e-s usagères et usagers des bateaux qui y sont amarrés.

[2] Une surface de cheminement doit rester libre sur toute la longueur des pontons.

[3] Toute modification ou atteinte aux pontons est interdite. Le cas échéant, la remise en état sera faite aux frais des responsables.

Art. 19 – Matériel d'amarrage

[1] Seuls les bouées d'amarrages, les pilotis, les catways, les points d'amarrage et les pontons fournis par la commune sont tolérés. Chacun est responsable du matériel qui lui est attribué.

[2] L'amarrage des bateaux n'est admis qu'aux boucles des pilotis, aux catways ainsi qu'aux points d'amarrage et aux chaines fixes des pontons.

Art. 20 – Responsabilité

[1] Les bateaux doivent être convenablement et solidement amarrés à l'emplacement désigné. Les propriétaires de bateaux sont responsables des dégâts causés dans les ports par leurs bateaux.

[2] La commune n'assume aucune responsabilité pour les dommages personnels ou matériels subis dans les ports ou autres emplacements autorisés. Il en va de même en cas de mauvaise utilisation des installations mises à disposition. L'application de l'art. 58 du Code des obligations est réservée.

[3] Les propriétaires de bateaux sont tenus d'être correctement assurés.

Art. 21 – Répartition des risques

[1] La commune n'est pas dépositaire des bateaux, véhicules et objets quelconques se trouvant dans le périmètre du port.

[2] Elle n'assume aucune responsabilité s'ils sont endommagés pour quelque cause que ce soit ou s'ils viennent à disparaitre.

Art. 22 – Publicité - affichage

[1] L'affichage n'est autorisé qu'aux endroits prévus à cet effet.

[2] Les personnes ou entreprises au bénéfice d'un contrat selon les art. 8 et 9 ci-dessus peuvent désigner leur emplacement au moyen d'une enseigne publicitaire selon la procédure prévue par le règlement de police.

Art. 23 – Grue

[1] La zone portuaire de la grue est accessible uniquement aux personnes autorisées.

[2] L'usage de la grue peut avoir lieu aux heures et jours prévus, sur demande préalable au ou à la garde-port. Son utilisation est soumise à une taxe.

Art. 24 – Lavage et entretien des bateaux

[1] Le lavage et les travaux présentant un éventuel risque de pollution ne sont autorisés qu'aux endroits aménagés à cet effet.

[2] Le lavage des moteurs et compartiment moteur est interdit.

[3] L'entretien et la réparation de bateaux sont admis sur la zone technique du Port du Nid-du-Crô. L'utilisation de la zone technique est soumise à une taxe.

[4] Les recommandations et règles émises aux niveaux fédéral et cantonal sur les espèces exotiques envahissantes dans les lacs doivent être respectées.

Art. 25 – Eau et électricité et vidange des eaux noires

Les prises d'eau potable, de lavage, les bornes de distribution d'électricité ainsi que l'installation de vidange des eaux noires sont destinées uniquement à l'usage courant du port. Leur utilisation est soumise aux tarifs communaux.

CHAPITRE IV : SURVEILLANCE DES PORTS

Art. 26 – Interdictions

[1] Il est interdit :

a) de jeter quoi que ce soit dans les ports;
b) de déposer du matériel de toute nature dans les ports, notamment sur les quais, pontons, jetées, perrés, enrochements et passerelles, à l'exception des endroits autorisés;
c) de vidanger dans les ports les coques des bateaux à moteur, en tant qu'il s'agit d'eaux mélangées ou de cambouis;
d) d'amarrer des bateaux aux arbres, piliers, pilotis des embarcadères ou ailleurs qu'aux endroits autorisés;
e) d'utiliser des protections creuses, telles que des pneus, dans l'enceinte des ports, quel qu'en soit l'usage;
f) aux personnes non autorisées d'accéder sur les pontons, sauf pour porter secours ou protéger un bateau contre un risque de détérioration;
g) de monter à bord des bateaux sans l'autorisation du propriétaire, sauf pour porter secours ou protéger un bateau contre un risque de détérioration;
h) de toucher aux filets, engins de pêche, coffres, cabanes ou matériel quelconque d'autrui;
i) d'effectuer une quelconque modification aux diverses installations, de fixer quoi que ce soit sur les pontons, perrés ou autres endroits sans l'accord du Dicastère en charge de la sécurité;
j) de se baigner ou de pêcher dans et à l'entrée des ports;

k) de stationner abusivement sur les bouées de gréement;

l) d'utiliser les engins de sauvetage, bouées, gaffes, etc., mis à disposition du public à d'autres fins que de porter secours. Après usage, ils doivent être remis en place.

[2] Les manœuvres effectuées à l'intérieur des ports doivent se faire à une allure de 5 km/h au maximum.

Art. 27 – Surveillance des ports

[1] La surveillance des ports et de leurs abords immédiats est exercée par le service en charge des ports ou son mandataire.

[2] Les attributions de la police neuchâteloise et de la police du lac sont réservées.

Art. 28 – Garde-port

[1] Un-e ou plusieurs garde-port-s assermenté-e-s sont chargé-e-s de la surveillance, de l'entretien de la zone portuaire et de l'exploitation de la grue.

[2] Il ou elle veille au respect du présent règlement et de sa règlementation d'exécution.

Art. 29 – Droit d'intervention

[1] En cas de nécessité, et notamment pour éviter tout danger, le service en charge des ports ou son mandataire peut monter sur les bateaux et prendre toutes mesures utiles.

[2] Les frais éventuels peuvent être mis à la charge des propriétaires responsables.

Art. 30 – Bateau abandonné

[1] Tout bateau abandonné doit être évacué et déposé sur une place désignée par la commune.

[2] La procédure applicable est celle de la loi sur les déchets et les sites pollués (chapitre 4) (LDSP), et de son règlement d'exécution. Le Dicastère en charge de la sécurité rend les décisions nécessaires.

Art. 31 – Évacuation et mise en fourrière

[1] Lorsqu'une embarcation quelconque vient à couler dans l'intérieur d'un des ports, le propriétaire est tenu de la faire retirer de l'eau sans délai.

[2] Le Dicastère en charge de la sécurité peut ordonner l'évacuation et la mise en fourrière de bateaux échoués, immergés ou coulés ou inaptes à la navigation et prendre toutes autres mesures utiles, aux frais et risques du propriétaire.

[3] Il en sera de même notamment pour les bateaux, remorques ou bers dégradés ou mal entretenus, non immatriculés et amarrés ou entreposés sans droit.

[4] La procédure applicable est, par analogie, celle de l'article 9 de la Loi d'introduction de la législation fédérale en matière de navigation intérieure, du 14 octobre 1986.

[5] Si un bateau coulé ne peut être évacué tout de suite et qu'il présente un danger pour la navigation ou pour l'environnement, le Dicastère en charge de la sécurité exigera du propriétaire qu'il prenne les mesures qui s'imposent pour prévenir tout accident.

CHAPITRE V : DISPOSITION PENALE ET VOIES DE DROIT

Art. 32 – Disposition pénale

[1] Toute infraction au présent règlement peut être sanctionnée d'une amende pouvant aller jusqu'à 10'000 francs.

[2] Sont réservées les pénalités prévues par le droit fédéral et le droit cantonal.

Art. 33 – Opposition et recours

[1] Les décisions rendues par le Dicastère en charge de la sécurité en vertu du présent règlement ou de son règlement d'exécution peuvent faire l'objet d'une opposition auprès du Conseil communal.

[2] Les décisions sur opposition du Conseil communal peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal cantonal.

[3] Les décisions rendues en application des articles 29 et 30 peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Département compétent.

[4] L'opposition ou le recours s'exerce par acte écrit et motivé, dans les 30 jours suivant la date de notification de la décision attaquée.

[4] La loi sur la procédure administrative (LPA), du 18 mars 2025 est applicable.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 34 – Dispositions transitoires

Les propriétaires de bateaux prennent les mesures nécessaires afin d'être en conformité avec le présent règlement dans un délai de 6 mois dès son entrée en vigueur.

Art. 35 – Abrogation

Le présent règlement abroge le règlement concernant l'utilisation des ports et la navigation, du 8 mai 1922.

Art. 36 – Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2026 et est soumis à la sanction du Conseil d'État.

Art. 37 – Exécution

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent règlement.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

25-014

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant des demandes de crédits pour le renouvellement de véhicules et machines à la Voirie et aux Parcs et promenades

M. Flavio Principi, rapporteur de la Commission financière, déclare :

- Deux jours après les commissions DDMS et DTIB, la Commission financière s'est également réunie le jeudi 2 octobre dernier pour analyser ce rapport et les demandes de crédits.

Dans sa présentation à la commission, le Conseil communal a notamment rappelé que l'entier du montant du précédent crédit-cadre 2021-2024 n'a pas été utilisé : un million de francs pourra ainsi être reporté sur ce présent crédit 2026-2029, et CHF 750'000.- ont pu être économisés grâce à une meilleure coordination entre les services et à une rationalisation de l'usage des véhicules.

Il a également été souligné que les travaux au bâtiment des Tunnels permettront la production d'électricité propre, et qu'une communauté d'énergie locale est prévue pour 2028-2029 aux Tunnels 7, ainsi que plus largement à d'autres endroits du territoire communal.

En réponse aux questions des commissaires, il est annoncé que le Service de la sécurité présentera prochainement, pour le renouvellement de ses véhicules, un crédit-cadre similaire à celui que nous allons voter ce soir.

Plus largement, pour ces achats de véhicules et matériels, des coordinations intercommunales et cantonales sont envisagées, bien que complexes. A ce jour, seule la Protection civile a coordonné sa flotte à l'échelle cantonale.

Une centrale d'achat cantonale – telle que proposée par un commissaire – n'est pas envisagée à ce stade, les besoins variant passablement selon les communes. Par ailleurs, cela aurait aussi un impact sur les règles qui s'appliquent en termes de marchés publics – notamment pour les plus petites communes, qui n'y sont pas forcément soumises actuellement en fonction des montants dont elles font crédit – avec, par exemple, un marché qui deviendrait ouvert aux garages hors canton, voire hors de Suisse.

A la question de savoir si des possibilités de leasing peuvent être envisagées, il est répondu que ce n'est pas une option, car les intérêts sont trop importants et la Commune perdrait toute flexibilité quant à la durée d'utilisation des véhicules.

Concernant les investissements, les véhicules remplacés sont déjà totalement amortis. Il n'y a donc pas d'amortissement résiduel. Les écarts de taux d'amortissement entre les différents arrêtés – 17 % pour le premier, 20 % pour le second et 6,5 % pour le troisième – s'expliquent par la nature des véhicules – si ceux-ci sont lourds ou légers, notamment – et il existe des tabelles financières indiquant les taux à appliquer selon les types de véhicules. Seuls les taux moyens sont présentés dans les différents arrêtés, qui combinent plusieurs véhicules en fonction des services et donc plusieurs taux. C'est pour cela que ces taux sont divers.

Le montant élevé pour l'achat d'une scie surprend un commissaire. Il nous est précisé qu'il s'agit d'une scie industrielle pour couper du métal – par exemple pour les barrières – que la machine actuelle a près de 40 ans et que le coût a été estimé sur la base d'un devis. Un appel d'offres sera cependant lancé pour son acquisition.

Un commissaire souhaite savoir s'il y a encore un potentiel de réduction du parc de véhicules à prestations égales. Il est répondu que le potentiel de réduction est de moins en moins évident, même si des réflexions sont en cours toujours pour optimiser, liées aux prestations et missions des services.

Y aura-t-il des possibilités de subventionnement pour les 12 bornes d'alimentation électrique supplémentaires aux Tunnels ? se demande un commissaire. La réponse est *oui* : les demandes seront faites, même si la somme est assez modeste – environ CHF 10'000.- – par rapport au budget total. Il est par ailleurs indiqué que les travaux de génie civil nécessaires à l'augmentation de l'ampérage entre la station intermédiaire et le bâtiment des Tunnels n'auront aucun impact sur le domaine public.

Finalement, s'agissant du crédit pour le domaine autoporteur des déchets, un commissaire se demande s'il y aura un impact sur la taxe de base, sachant que des adaptations de la taxe et de la part d'impôt avaient été

actées au budget 2025. Il lui est répondu que les choix opérés lors du budget 2025 ont fait l'objet d'une analyse sur 10 ans pour éviter d'avoir trop de réserves dans le fonds et que la taxe doive être adaptée trop fréquemment. Il n'y aura donc pas, *a priori*, de nouvelle adaptation prévue suite à ces arrêtés.

Au vote, l'ensemble des commissaires présent-e-s ont accepté les différents arrêtés.

M. Aël Kistler, rapporteur de la Commission du développement durable, de la mobilité et de la sécurité et pour la Commission du développement territorial, des infrastructures et des bâtiments, déclare :

- J'interviens en tout cas pour la DDMS et, *a priori*, aussi pour la DTIB, car je ne crois pas que le ou la rapporteur-e était présent-e le *jour J*.

La Commission DDMS s'est réunie le 30 septembre 2025 lors d'une séance commune avec la DTIB, pour prendre position sur le rapport n° 25-014 traitant du renouvellement du parc véhicules de la Voirie et des Parcs et promenades.

Il a été question de motorisations, de nombre de véhicules en diminution et de l'atteinte ou non d'un optimum, de types de véhicules, de synergies possibles avec d'autres collectivités publiques du canton, d'autres sources d'énergie, d'infrastructures et, évidemment, de coûts.

Avec 15 % de véhicules en moins, remplacés par une motorisation électrique dès que possible et une mise à jour des installations pour permettre la recharge des véhicules, entre autres, les conseillères communales Mmes Blétry-de Montmollin et Lott Fischer ont répondu à satisfaction. C'est donc avec l'unanimité de chacune des commissions que le rapport a été accepté, ainsi que les quatre arrêtés y relatifs.

Si des questions plus précises devaient émerger durant le débat, je tâcherai d'y répondre au mieux, dans les limites évidentes du secret de commission.

M. Thomas Perret, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- Le groupe VertsPopSol acceptera à l'unanimité les quatre demandes de crédit qui nous sont présentées pour renouveler une partie des véhicules, machines et installations des Offices de la Voirie et des Parcs et promenades. Voilà. [*Ndlr : rires de l'assemblée*]

Je pourrais presque m'arrêter là. La discussion au sein du groupe a été en effet assez sobre et efficace, pour ne pas dire brève. Deux éléments nous semblent tout de même valoir la peine d'être rapidement évoqués ici.

Tout d'abord, comme le mentionne le rapport et comme cela nous a été rappelé en commission, le précédent crédit-cadre a pu être « tiré » une année de plus, en n'activant pas certains achats prévus au cours de la période concernée lorsque ceux-ci ne s'avéraient pas encore absolument indispensables. Nous enjoignons donc les services et le Conseil communal à poursuivre sur cette bonne lancée, en déclenchant le remplacement de ces équipements bien en fonction de leur état effectif, plutôt qu'en fonction d'un calendrier qui aurait fixé leur obsolescence de manière théorique. Et nous saluons bien entendu le bon entretien du matériel que cela sous-entend.

Il nous apparaît en outre que la grande rapidité de l'amortissement – 5 ans – prévu pour une bonne part de ces équipements n'est pas satisfaisant, puisque cela implique un gonflement assez artificiel de nos charges, et que ce tempo comptable est souvent déconnecté de la durée effective d'usage de ces machines. Certes, les taux d'amortissement sont fixés par la LFinEC et nous n'allons donc pas nous lancer plus avant dans un réquisitoire contre cette loi, mais nous regrettons cet état de fait.

Deuxième remarque : la question des souffleuses à feuilles. Vous avez pu le lire, les citoyennes et citoyens de Zurich viennent d'interdire les souffleuses à essence et de limiter l'usage des souffleuses à batterie électrique, décision que notre groupe applaudit de ses 24 mains. Alors oui, bien sûr, le présent rapport ne donne pas le détail du petit matériel qui devra être remplacé, comme des souffleuses. Mais nous voulons profiter de l'occasion pour encourager notre Ville à aller dans le même sens et à montrer l'exemple aux privés. Cette question pourrait d'ailleurs faire l'objet d'une demande spécifique de notre groupe prochainement.

Voilà… Petit débat, donc – en tout cas en ce qui concerne notre groupe – mais néanmoins gros crédit : à peu près 7 millions pour des machines, cela fait effectivement beaucoup.

Toutefois, si les montants demandés sont bien sûr destinés à de la *mécanique*, du lourd, du tangible, du concret, en réalité, en validant ces dépenses, nous donnons notre accord à des choses bien plus immatérielles et impalpables, et nous confirmons l'importance que nous donnons, en tant que collectivité, au travail réalisé par les équipes de la Voirie et des Parcs et promenades.

Somme toute,

- 7 millions pour que les collaboratrices et collaborateurs des offices concernés puissent travailler avec des équipements sécurisés, moins bruyants et probablement plus ergonomiques,
- 7 millions pour ne pas subir des amoncellements de déchets et devoir fuir la puanteur et les miasmes que cela provoque,

- 7 millions pour éviter des accidents stupides en glissant sur les feuilles mouillées ou en étant assommé par des chutes de branches d'arbres,
- 7 millions pour apprécier de ne pas devoir regarder sans cesse où l'on met les pieds quand on marche sur un trottoir,
- 7 millions pour avoir les yeux ravis lorsque nous traversons les espaces verts aménagés aux quatre coins de notre commune,
- et 7 millions pour pouvoir sourire un peu ironiquement en se disant « Oh ! pas de doute, on est bien en Suisse ! » lorsque l'on voit les balayeuses entrer en action dans la minute qui suit la clôture de la Fête des Vendanges... [*Ndlr : rires de l'assemblée*]

Somme toute, ce n'est pas si onéreux et c'est une dépense qui fait sens.

M. Aël Kistler, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Je ne vais pas me lancer dans un inventaire à la « Prévert-*PopSol* »… [*Ndlr : rires de l'assemblée*]

Pour le groupe vert'libéral, la transition vers une société décarbonée et renouvelable est importante et le rapport qui nous est soumis ici va clairement dans le sens que nous souhaitons. Il est, *de facto*, une poursuite de ce qui avait été promu lors de la précédente législature par le Conseil communal, qui comptait alors l'un de nos membres.

Nous saluons les synergies proposées entre deux services aux besoins suffisamment similaires pour mutualiser les machines et leur commande.

Sans vouloir entrer dans les détails techniques, nous avons conscience que certains aménagements sont devenus nécessaires pour permettre la recharge des véhicules électriques qui seront donc alimentés en courant propre, au lieu de pétrole venu de si loin et issu d'une production microbiotique multimillénaire. De plus, l'électrification permet d'atténuer le bruit, à plus forte raison pour des véhicules qui sillonnent systématiquement les rues de notre belle commune. Tout cela nous réjouit.

Bien sûr, pragmatiquement, nous acceptons que certains véhicules spécifiques doivent encore rester thermiques : les déneigeuses de trottoir en sont un bon exemple. Notre groupe espère que les collectivités publiques de tous horizons puissent se fédérer pour promouvoir un réseau de distribution d'hydrogène pour des usages de ce type, avec l'avantage du stockage saisonnier du surplus de courant que le photovoltaïque peut engendrer.

Vous l'aurez compris, pour notre groupe, c'est un grand *oui* pour investir dans l'avenir.

Mme Zully Faralli, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste prend acte du rapport n° 25-014 relatif au renouvellement des véhicules et machines de la Voirie et des Parcs et promenades, et salue la planification rigoureuse ainsi que la coordination efficace entre les services concernés.

La Ville de Neuchâtel fait preuve d'une gestion responsable et bien coordonnée dans la modernisation de son parc de véhicules et d'engins. Cependant, ces investissements restent importants, et les différences de taux d'amortissement compliquent la comparaison entre les services. Une présentation plus synthétique des besoins dans le rapport permettrait d'en faciliter la compréhension.

Le passage à un parc de véhicules majoritairement électriques constitue un tournant important, en cohérence avec la loi cantonale sur l'énergie et les objectifs climatiques de la Commune. Cette transition entraîne une augmentation de la consommation électrique, ainsi qu'un investissement de CHF 352'000.- pour adapter un bâtiment afin de produire et d'utiliser localement l'électricité nécessaire à la recharge des véhicules.

Si cette démarche proactive renforce l'autonomie énergétique de la Ville et réduit sa dépendance à l'électricité externe, il serait toutefois souhaitable, à l'avenir, de compléter ce bilan par une analyse plus approfondie du cycle de vie et des coûts globaux, afin de confirmer l'efficacité, la rentabilité et la durabilité de cette transition.

Plusieurs membres du groupe soulignent que la coordination entre communes et canton reste un enjeu majeur. Bien qu'une centrale d'achat cantonale ne soit pas adaptée aux besoins spécifiques de chaque commune, favoriser les échanges d'expériences et la réflexion commune sur la mobilité durable et la gestion énergétique pourrait renforcer la cohérence territoriale et générer des économies. Des pistes de collaboration intercommunale mériteraient donc d'être explorées, sans qu'il soit nécessaire de créer une structure d'achat commune.

Les investissements prévus pour les équipements d'entretien – notamment le remplacement d'un lift et l'achat d'une nouvelle scie industrielle – semblent pleinement justifiés. Ils reflètent une volonté de moderniser les outils de travail, de renforcer la sécurité et d'optimiser l'efficacité des équipes techniques. La publication de comparatifs techniques et financiers dans le rapport aurait pu toutefois faciliter la compréhension de ces choix.

Enfin, pour le groupe socialiste, il est essentiel de souligner la dimension humaine de cette transition. Les véhicules électriques, plus silencieux et moins polluants, améliorent la qualité de vie du personnel et des habitant-e-s en réduisant le bruit, les émissions et les odeurs. Ils facilitent

également le travail dans des métiers exigeants, comme ceux de la Voirie. Cet aspect social mérite d'être mis en avant, car il contribue directement à la santé, au bien-être et à la reconnaissance du personnel communal.

En conclusion, ce rapport illustre une politique publique qui combine transition écologique et amélioration des conditions de travail. Quelques précisions complémentaires – comme mentionné précédemment – permettraient de renforcer encore la clarté et la portée de cette démarche.

Toutefois, une question reste à poser : un rapport similaire est-il prévu pour l'achat et la gestion des véhicules de sécurité ?

Dans l'ensemble, les projets présentés méritent d'être soutenus : le groupe socialiste se prononce en faveur de leur adoption à l'unanimité.

M. Christophe Schwarb, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Vu l'unanimité qui se dégage, autant dans les groupes que dans toutes les commissions, je vais être extrêmement bref.

Vous avez bien compris que le groupe PLR acceptera à l'unanimité le rapport n° 25-014 ainsi que les quatre arrêtés y relatifs, les commissions consultées ayant déjà relevé tous les bienfaits de ce rapport.

Cette acceptation se base essentiellement sur la confiance, notre groupe et votre serviteur, surtout, étant bien incapables de vous dire combien il faut remplacer de tondeuses, de camionnettes ou de souffleuses utiles à repourvoir. Nous faisons confiance à l'administration pour cela.

Nous noterons simplement avec satisfaction que toutes ces acquisitions se font de plus en plus en faveur de machines électriques, et qu'il est prévu un investissement important pour améliorer la production d'électricité, si nous comprenons bien ce qui est écrit en pages 11 et 12 du rapport.

Toujours en nous basant sur la confiance que nous accordons à l'administration, nous voulons bien comprendre et admettre que l'optimisation de la gestion du parc de véhicules depuis la fusion permet une diminution des charges d'entretien. Cela n'a pas forcément été relevé. On parle souvent de cette fusion, et nous voyons là, apparemment, un aspect absolument concret et positif.

C'est tout ce que je voulais dire sur le rapport, mais j'ai quand même une question. Cela a été relevé et je pose donc formellement la question : y a-t-il la volonté dans l'administration, à l'avenir, de mutualiser les futurs achats avec d'autres communes, voire avec le Canton, pour des questions d'efficience ? Une réponse nous satisferait.

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, des infrastructures et des bâtiments (DTIB), déclare :

- En premier lieu, je tiens à vous remercier de l'accueil réservé à ce rapport. Bien que l'achat de véhicules et de machines n'apparaisse, *a priori*, pas toujours comme le sujet le plus attractif d'un point de vue politique, ces crédits, vous le savez, sont nécessaires au bon accomplissement des missions essentielles à la qualité de vie de la population : le nettoyage des espaces publics et des espaces verts, la collecte des déchets, la maintenance du mobilier urbain, l'entretien du domaine public et de la signalisation routière, le déneigement des routes, autant de tâches souvent discrètes, qui sont pourtant primordiales au bon fonctionnement de la collectivité.

Vos interventions montrent que vous l'avez bien compris, et nous nous en réjouissons. D'ailleurs, je me permets de remercier ici toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs pour le travail – parfois de l'ombre – qui est réalisé au quotidien et qui contribue à la qualité de vie de notre ville.

Comme vous le savez, il s'agit d'un rapport conjoint entre le DTIB, sous l'angle de la Voirie, et le DDMS, sous l'angle des Parcs et promenades. Nous allons donc ce soir procéder à une intervention à deux voix. Je passerai donc ensuite la parole à ma collègue Johanna Lott Fischer après avoir développé brièvement quelques points.

Depuis plusieurs années – en particulier suite à la fusion – la Ville poursuit un travail d'optimisation de ses équipements. Cette démarche a permis une réduction d'environ 15 % du nombre total d'engins, tout en maintenant la qualité des prestations. Cette évolution est le fruit quotidien d'une gestion attentive et d'une recherche constante de l'optimisation des processus du parc, fondées sur l'analyse des besoins réels : chaque remplacement de véhicule est aujourd'hui précédé d'une évaluation détaillée de son état, de son usage, de ses coûts d'entretien et de sa pertinence, au regard des missions à accomplir.

Cette approche prudente permet de gérer les ressources publiques avec responsabilité, en limitant autant que possible les dépenses. Les remplacements ne sont décidés que lorsqu'il est rationnel d'acheter un nouvel engin, notamment pour éviter des coûts d'entretien excessifs.

Le précédent crédit, accordé pour la période 2021-2024, a démontré les effets positifs de cette méthode. Les remplacements ont été planifiés avec soin, certaines dépenses ont pu être différées lorsque la situation le permettait, et cela sans compromettre la qualité des prestations. Les

crédits sollicités par le présent rapport s'inscrivent donc dans la même logique.

En réponse aux remarques des groupes à ce sujet, je confirme ici que nous souhaitons poursuivre nos efforts dans l'optique d'une gestion encore plus globale et encore plus efficiente des véhicules et engins. Cela peut passer par une vision interservices renforcée à l'échelle communale, mais aussi par des collaborations potentielles avec d'autres collectivités. Ces démarches sont complexes, pas toujours possibles et pas forcément efficientes, notamment avec d'autres collectivités. Néanmoins, ces analyses doivent être menées, et le travail sera poursuivi durant les années à venir.

Je souligne également que les collaborations intercommunales sont d'ores et déjà en place dans certains domaines, à l'image des véhicules de la Protection civile ou encore de la faucardeuse, qui coupe et évacue les algues et les plantes aquatiques de toutes les rives du lac et des communes qui en ont la responsabilité. Il est donc probable que les collaborations futures soient définies en fonction des thématiques, et nous tiendrons votre Autorité informée sur la question.

Concernant l'opportunité d'un rapport similaire sur les véhicules de la Sécurité, je laisserai ma collègue répondre à cette question, vu qu'elle est en charge de ce service.

Encore une fois, au nom du Conseil communal, nous ne pouvons que vous remercier de votre accueil, qui souffle ce soir, silencieusement, non pas sur les feuilles mortes, mais sur les différents crédits du rapport. Nous vous en remercions.

Mme Johanna Lott Fischer, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité et de la sécurité (DDMS), déclare :

- Comme plusieurs d'entre vous l'ont relevé, le présent rapport confirme la transition, à la fois déterminée et progressive, vers la motorisation électrique du parc de véhicules et d'engins. Cette orientation s'inscrit en pleine cohérence avec la volonté exprimée par le Conseil général dans le cadre du débat sur les précédents crédits en 2021, et aussi avec le plan climat et la stratégie énergétique communale.

Comme vous avez pu le lire, le premier bilan des acquisitions de véhicules électriques est encourageant : ces véhicules sont fiables, silencieux, beaucoup plus confortables pour les collaborateurs, et finalement aussi potentiellement plus économiques à long terme.

Concernant les véhicules qu'il est prévu d'acheter avec une motorisation thermique, il s'agit effectivement de modèles auxquels il n'existe pas encore d'alternative électrique offrant un même niveau de performance et

qui réponde aux exigences métier. Comme cela a été dit, merci de faire confiance aux services et offices qui sont sur le terrain.

Je profite de répondre à la question sur les souffleuses. Effectivement, celles-ci ne sont pas incluses dans le présent crédit, car elles sont achetées via le compte de fonctionnement au vu de leur faible coût. En principe, elles sont toutes électriques, sauf pour certains usages demandant une puissance plus grande.

Concernant la situation au Service de la sécurité, je peux vous dire que des réflexions sont effectivement en cours pour présenter un rapport identique au présent rapport relatif à la Voirie et aux Parcs et promenades, à l'exception, bien sûr, des véhicules spéciaux – comme les camions de pompiers ou autres engins – qui font déjà l'objet d'achats groupés au niveau cantonal, à travers l'ECAP.

Je crois que nous avons fait ainsi le tour de l'ensemble des questions. Encore merci pour l'accueil réservé à ce rapport, qui s'inscrit dans la continuité d'une démarche de gestion responsable. Le Conseil communal vous remercie et vous invite à adopter le crédit proposé.

M. Alexandre Morais, élu UDC, déclare :

- Les élus UDC ont lu avec attention le présent rapport. Nous avons constaté que le Service des parcs et promenades remplace ses véhicules au moment opportun, évitant ainsi des remplacements inutiles ou des frais d'entretien supérieurs à la valeur desdits véhicules.

En privilégiant des motorisations alternatives, le service apporte des avantages non seulement aux riverains, mais également à ses collaborateurs, sans oublier les économies réalisées en matière de carburant et de taxes.

Nous nous interrogeons cependant sur l'autonomie des véhicules électriques, particulièrement en période hivernale.

Nous accepterons le présent rapport, avec la conviction que le Service des parcs et promenades fera bon usage de ce crédit.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Kim Biloni**, relève que l'entrée en matière n'est pas combattue et la déclare dès lors acceptée tacitement.

VOTES DES ARRÊTÉS

Soumis au vote, **l'arrêté concernant une demande de crédit de CHF 4'109'000.-** TTC pour le remplacement et l'acquisition de véhicules et machines pour l'Office de la voirie est **accepté à l'unanimité**.

Soumis au vote, **l'arrêté concernant une demande de crédit de CHF 890'000.-** TTC pour le remplacement et l'acquisition de véhicules et machines pour l'Office des parcs et promenades est **accepté à l'unanimité**.

Soumis au vote, **l'arrêté concernant une demande de crédit de CHF 1'650'000.-** TTC pour le remplacement et l'acquisition de véhicules et machines destinés à la collecte de déchets est **accepté à l'unanimité**.

Soumis au vote, **l'arrêté concernant une demande de crédit de CHF 250'000.-** TTC pour les équipements du bâtiment Tunnels 7 est **accepté à l'unanimité**.

A l'issue des votes, la présidente, **Mme Kim Biloni**, tient également à remercier l'Office de la voirie et l'Office des parcs et promenades : elle relève que c'est grâce à leur travail quotidien que la ville est propre et verte, ceci par tous les temps, y compris celui d'aujourd'hui. La présidente espère que ces nouveaux équipements faciliteront à l'avenir le travail des collaborateurs, qu'elle remercie encore de leur implication et de leur travail.

Discussion en second débat. Les articles premier à 4 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 41 voix, contre 0 et 0 abstention.

ARRETE
CONCERNANT LE REMPLACEMENT ET L'ACQUISITION DE VEHICULES ET MACHINES POUR L'OFFICE DE LA VOIRIE

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Un montant de 4'109'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le remplacement et l'acquisition de véhicules et machines pour l'Office de la voirie.

Art. 2

L'amortissement de ces investissements, au taux moyen de 17% l'an, sera pris en charge par l'Office de la voirie.

Art. 3

L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la consommation.

Art. 4

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

Discussion en second débat. Les articles premier à 4 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 41 voix, contre 0 et 0 abstention.

ARRETE
CONCERNANT LE REMPLACEMENT ET L'ACQUISITION DE VEHICULES ET MACHINES POUR L'OFFICE DES PARCS ET PROMENADES

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Un montant de 890'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le remplacement et l'acquisition de véhicules et machines pour l'Office des parcs et promenades.

Art. 2

L'amortissement de ces investissements, au taux moyen de 20% l'an, sera pris en charge par l'Office des parcs et promenades.

Art. 3

L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la consommation.

Art. 4

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

Discussion en second débat. Les articles premier à 4 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 41 voix, contre 0 et 0 abstention.

ARRETE
CONCERNANT LE REMPLACEMENT ET L'ACQUISITION DE VEHICULES ET MACHINES DESTINES A LA COLLECTE DE DECHETS

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Un montant de 1'650'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le remplacement et l'acquisition de véhicules et machines destinés à la collecte de déchets.

Art. 2

L'amortissement de ces investissements, au taux moyen de 6.5% l'an, sera pris en charge l'entité autoporteuse des déchets ménagers.

Art. 3

L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la consommation.

Art. 4

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

Discussion en second débat. Les articles premier à 4 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 41 voix, contre 0 et 0 abstention.

ARRETE
CONCERNANT LES EQUIPEMENTS DU BATIMENT TUNNELS 7

(Du 27 octobre 2025)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Un montant de 250'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour les équipements du bâtiment Tunnels 7.

Art. 2

L'amortissement de ces investissements, au taux moyen de 5% l'an, sera pris en charge par l'Office de la voirie.

Art. 3

L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la consommation.

Art. 4

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le 27 octobre 2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

25-403

Proposition de M. Nolan Bongiovanni (Indépendant) intitulée « Projet d'arrêté modifiant l'article 66 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel »

En voici le texte :

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

arrête :

Article premier

L'article 66, alinéa 1 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel, du 7 juin 2021, est modifié comme suit :

« Lorsqu'un rapport du Conseil communal est débattu, le ou la président-e donne dans l'ordre la parole :

a) aux rapporteur-e-s des commissions ;
b) aux ~~groupes par l'intermédiaire de leur porte-parole~~ **membres du Conseil général dans l'ordre des demandes de parole** ;
c) au Conseil communal. »

Art. 2

Le présent arrêté entre en vigueur après expiration du délai référendaire et sanction du Conseil d'État.

Développement écrit :

La présente proposition vise à modifier l'article 66 du Règlement général afin d'uniformiser les conditions de prise de parole entre les membres du Conseil général affiliés à un groupe (au sens de l'article 20) et ceux qui ne le sont pas, dans le cadre du traitement des rapports.

Actuellement, lors de l'examen des objets A (rapports du Conseil communal), les groupes disposent d'un droit de priorité pour s'exprimer

avant l'intervention du Conseil communal. Les membres non affiliés à un groupe prennent la parole ultérieurement, dans le cadre de la discussion libre. Cette organisation :

- instaure une distinction dans l'ordre de parole entre les membres du Conseil, alors que tous ont été élus et représentent le législatif ;
- peut nuire à la cohérence et à la fluidité des échanges, dans la mesure où le Conseil communal intervient avant que l'ensemble du législatif se soit exprimé par l'intermédiaire des représentants de chaque force politique**.**

L'objectif de cette modification est donc de garantir un déroulement plus équilibré, efficace et inclusif des débats.

Après avoir donné lecture du projet d'arrêté, la présidente, **Mme Kim Biloni**, relève que le groupe PLR a déposé un amendement dont elle donne également lecture :

Amendement du groupe PLR

L'article premier du projet d'arrêté proposé par M. Bongiovanni, modifiant l'art. 66, al. 1 du Règlement général, est amendé comme suit :

« Lorsqu'un rapport du Conseil communal est débattu, le ou la président-e donne dans l'ordre la parole :

a) aux rapporteur-e-s des commissions ;

b) aux groupes par l'intermédiaire de leur porte-parole ~~**membres du Conseil général dans l'ordre des demandes de parole**~~ ;

c) aux partis n'ayant pas atteint, lors des dernières élections, le nombre de quatre élus pour former un groupe et n'ayant pas formé un groupe avec un ou plusieurs autres partis, par l'intermédiaire de leur porte-parole ;

d) ~~c)~~ au Conseil communal ».

M. Fabio Esposito, suppléant (liste no 54 UDC) indépendant, déclare :

- Souvent – et M. Nolan Bongiovanni l'a déjà relevé en plénière – le Conseil communal répond après que les groupes se soient exprimés, comme s'il s'adressait à la position du Conseil général tout entier. Or, à ce moment-là, des élues et élus non affiliés à un groupe – tout aussi légitimement élus – n'ont pas encore eu la parole. On sert donc une *réponse au Législatif*, alors que *tout* le Législatif ne s'est pas encore

exprimé. Conclure avant d'avoir tout entendu n'est pas un bon ordre démocratique.

Cette situation n'est pas théorique. Dans cette législature, plusieurs listes n'ont pas atteint le seuil pour former un groupe : solidaritéS et le POP ont dû s'agréger aux Verts, les Vert'libéraux n'ont pu constituer un groupe que de justesse, l'UDC, elle, n'a pas de groupe. Imaginons que solidaritéS et le POP n'aient pas trouvé d'entente avec Les Verts, et que les Vert'libéraux n'aient pas pu constituer un groupe – un scénario tout à fait plausible – nous aurions eu, au premier tour, seulement les Socialistes, Les Verts et le PLR qui parlent. L'Exécutif réagit, et ensuite seulement les autres courants d'opinion s'expriment dans le débat libre. Absurde, non ? Et soyons honnêtes, si cela s'était produit, nous nous serions empressés de corriger le règlement. Faisons-le avant le prochain accrochage.

La correction est simple : cessons de confondre *avis des groupes* et *avis du Conseil général*. Appliquons aux objets A) ce qui fonctionne déjà très bien pour les objets B) : la parole circule dans l'ordre des demandes, sous la conduite de la présidence, et les sensibilités s'auto-organisent naturellement et spontanément autour de porte-parole. On le constate déjà pour les objets B) : ni brouhaha, ni marathon, et pas de prises de parole excessives.

Concrètement, après les rapporteurs, toutes les sensibilités du Législatif s'expriment, y compris celles sans groupe, puis le Conseil communal répond une seule fois à tout le monde. On gagne en clarté, on gagne en équité, et l'on évite les allers-retours Exécutif-Législatif qui brouillent le message. Le débat libre redevient ce qu'il doit être : un deuxième temps pour réagir et affiner, pas la première et unique fenêtre d'expression des non-groupés.

Sur les durées de parole, restons pragmatiques. Nous entendons l'objection selon laquelle une durée de *quinze minutes pour tout le monde* serait trop généreuse. D'ailleurs, à chaque séance, on le voit : beaucoup d'élus issus de petites listes non groupées parlent moins que les cinq minutes prévues. C'est donc un point discutable et ajustable. Cela ne change rien à l'essentiel, et c'est le cœur de notre proposition : tous les segments de l'opinion doivent pouvoir s'exprimer avant la réponse du Conseil communal. Le premier tour doit être celui du Législatif au complet, ensuite seulement l'Exécutif réagit, une fois, à l'ensemble des positions. Répondre au *Conseil général*, alors qu'une partie de ce même Conseil n'a pas encore eu voix au chapitre, c'est tirer une conclusion sur un débat inachevé.

Inutile, par ailleurs, d'inventer des catégories fumeuses. Pour organiser la parole, notre pratique connaît des *groupes* et des *membres*. Introduire la notion de *parti* comme unité de prise de parole serait réinventer la roue.

Restons dans notre vocabulaire opérationnel, celui qui fait ses preuves à chaque séance.

Au fond, notre proposition est d'une simplicité rassurante : garantir que toutes les voix élues soient entendues au bon moment, offrir au public et à l'assemblée un débat plus lisible, et permettre au Conseil communal d'apporter une réponse consolidée à l'ensemble du Législatif. Bref, de la clarté, de l'équité et de l'efficacité, sans révolutionner nos habitudes, mais en les remettant dans le bon ordre.

Je vous invite à adopter la proposition n° 25-403. Je reviendrai ensuite sur l'amendement du PLR : il introduit la notion de *parti* comme critère d'ordre de parole, alors que ce critère est rarement pertinent au Conseil général et n'améliore pas la lisibilité des échanges.

M. Jari Correvon, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- La proposition déposée par Nolan Bongiovanni fait état d'une préoccupation que nous pouvons entendre concernant le déroulement des débats qui, actuellement, est saccadé du fait que l'UDC ne forme pas de groupe et qu'il s'exprime après le Conseil communal.

Par contre, la façon dont est formulée la proposition de Nolan Bongiovanni est problématique à trois niveaux, à notre avis.

Premièrement, elle change la logique de l'art. 66 actuel, qui est de permettre – après les interventions des rapporteurs de commissions – à chaque groupe ou à chaque force politique représentée au Conseil général d'exprimer sa position sur un rapport du Conseil communal par l'intermédiaire de son porte-parole.

Avec la proposition qui nous est soumise par M. Bongiovanni, il n'y a plus cette notion de porte-parole : chacun pourrait s'exprimer quand il veut avant le Conseil communal sur un rapport, et un débat aurait ainsi lieu avant même que le Conseil communal puisse s'exprimer.

Deuxièmement, elle est problématique, car elle conférerait à un membre indépendant du Conseil général une plateforme disproportionnée par rapport à son assise électorale. Contrairement à un membre d'un groupe ou d'un parti, un membre indépendant ne peut s'exprimer *de facto* qu'à titre personnel. Ce n'est pas le cas d'un membre d'un groupe qui s'exprime au nom de son groupe ou au nom d'un parti, qui s'exprime plus largement au nom de tous les électeurs qui ont voté pour ce parti, qui ont mis la liste, sans forcément voter pour un nom précis.

Troisièmement, nous jugeons discutable qu'un membre qui démissionne du parti sur la liste duquel il a été élu essaie de corriger les conséquences politiques de sa démission par une modification du règlement.

Dans un esprit constructif, nous vous proposons donc d'adapter aujourd'hui le règlement général de la Ville de Neuchâtel, à son art. 66, si l'on arrive à une situation loufoque comme cela a été avancé précédemment : si, par exemple, par hypothèse, le groupe vert'libéral n'avait pas pu former un groupe, ou que le POP ou solidaritéS ne s'étaient pas mis ensemble avec Les Verts pour former un groupe, on aurait un ordre de débat totalement saccadé. C'est la raison pour laquelle le groupe PLR vous invite à voter en faveur de cet amendement.

Mme Zully Faralli, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste a pris connaissance du projet d'arrêté n° 25-403 modifiant l'art. 66 du règlement général de la Ville de Neuchâtel. Notre groupe ne souhaite pas entrer en matière à ce sujet.

Le fonctionnement actuel garantit déjà une prise de parole efficace, structurée et coordonnée, ainsi que la cohérence pour chaque membre de parti, pour les autres élus, le public et les médias.

M. Dimitri Paratte, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- L'écologie sans anticapitalisme, c'est du jardinage ! C'est bien pour cela que nous – solidaritéS et le POP – nous agrégeons très volontiers avec Les Verts. Nous remercions la sollicitude de M. Esposito concernant notre capacité à nous allier avec d'autres forces politiques pour agir de façon cohérente. Nous sommes très satisfaits de cette situation. Nous aurions pu le faire seuls avec le POP, nous ne l'avons pas fait, nous pensons que nous avons une colonne vertébrale politique qui s'y prête.

Notre démocratie est certainement élitiste. Elle exclut près d'un tiers des habitants du corps électoral. Elle autorise presque toutes les dérives en termes de financement de campagne. On s'appuie sur une participation souvent trop faible. Oui.

Si nous faisons une critique républicaine de notre démocratie semi-directe à la suisse, c'est pour l'aimer mieux encore par certains critères. Le groupe VertsPopSol ne critique donc pas le fondement – évidemment les élections – des débats organisés par des partis structurés en groupes.

Il faut relever le rôle justement essentiel des groupes parlementaires, de la société civile organisée, évidemment des mobilisations populaires, pour comprendre que les discussions politiques doivent s'articuler dans des corps constitués et au travers d'un débat parlementaire que l'on espère le plus cohérent possible.

S'attaquer à cette médiation, à la politique organisée, à l'organisation politique, partisane, syndicale ou associative, c'est évidemment une vieille recette de l'autoritarisme et de l'antiparlementarisme populiste de droite.

Cela a été évidemment des mauvaises idées assez répandues à l'extrême droite, je l'ai déjà dit. Le parti fasciste italien ou les prédécesseurs de Franco en 1929 interdisent les partis politiques – et le pétainisme feint de les ignorer – pour mieux s'attaquer à ce que l'on qualifiait alors de judéo-bolchevisme.

Plus récemment, à l'extrême centre, Macron a provoqué la dissolution des grandes formations politiques qui ont constitué le débat public français, et nous croyons que c'est pour le pire, bien que j'aie évidemment des désaccords profonds avec le Front national, mais aussi avec le parti socialiste français ou suisse. Cette dissolution des corps intermédiaires capables de structurer des revendications à l'encontre du pouvoir – ce sont les partis, les syndicats, les associations – est toujours un instrument de l'autoritarisme et du bonapartisme, ou du vrai autocratisme.

Ainsi, à notre avis, la proposition Bongiovanni affaiblirait la qualité de nos débats parlementaires, mais tordrait aussi la capacité de notre Parlement à articuler des revendications qui viennent par l'organisation de nos partis.

Une minorité du groupe est d'avis que le Bureau a fait une erreur en donnant au groupe UDC – qui n'est pas un groupe, je me lis mal – la parole dans *Vivre la ville*. La répartition de la parole publique, en dérogation de notre règlement général, de l'organisation des débats dans le cadre de notre organisation en groupes, a justement créé une confusion et un dangereux précédent : cela surreprésente un parti qui n'a pas fait les concessions et les aménagements nécessaires pour former un groupe – comme notre groupe VertsPopSol en est la brillante illustration – mais a décidé, par son positionnement politique, de se mettre hors du champ des groupes formés au sein du Conseil général.

Nous pensons que c'était une erreur, qui nous amène aujourd'hui à la confusion sur laquelle on discute. Le groupe VertsPopSol vous invite donc à refuser la proposition Bongiovanni, et considère également que le PLR fait une erreur en amenuisant cette proposition et en rendant notre règlement plus flou. L'adoption de l'amendement en limiterait le caractère nuisible, et nous vous invitons donc à le soutenir pour ensuite refuser toute la proposition.

Mme Sarah Pearson Perret, porte-parole du groupe vert'libéral, déclare :

- Je sais qu'il est très tard… Je n'ai pas fait une analyse aussi approfondie que celle faite par mon préopinant, néanmoins, les Vert'libéraux se sont penchés sur la question. Pour nous, le règlement communal, par son art. 66, prévoit clairement l'ordre et la durée des prises de parole. Si nous

comprenons les motivations de l'auteur du projet d'arrêté, nous ne partageons pas son analyse.

Nos groupes représentent des forces politiques présentes au sein du Conseil général. La prise de parole exercée par les personnes désignées au nom du groupe permet de faire connaître de manière claire et structurée la position des élus qu'elles représentent, ainsi que les questions ou réserves éventuelles.

Ce mode de fonctionnement est à la fois efficace et transparent. Il offre au Conseil communal ainsi qu'à nous, conseillers généraux, une vision précise des tendances quant à l'acceptation ou le refus du rapport débattu.

Le Conseil communal dispose ensuite – à travers les réponses qu'il apporte ou les arguments qu'il développe – de la possibilité de convaincre la majorité des élus, notamment les plus sceptiques, d'accepter le rapport présenté.

Le règlement a pour objectif d'assurer un fonctionnement harmonieux et équitable du Conseil général, en tenant compte des forces politiques qui le composent. C'est précisément le rôle d'une règle : garantir un cadre clair, équilibré, adapté à la diversité des opinions représentées.

La proposition de M. Bongiovanni ne saurait être acceptée, à notre avis, car elle reviendrait à considérer que toutes les prises de parole ont le même poids. Or, nous estimons qu'un porte-parole de groupe dispose d'une légitimité particulière, puisqu'il s'exprime au nom de plusieurs élus et non à titre individuel.

Le règlement actuel ne prive nullement les membres du Conseil général de leur droit de parole, ni de leur liberté d'expression. Il respecte pleinement le droit démocratique de chacun et chacune. Cependant, il distingue, à juste titre, les interventions prononcées au nom d'un groupe de celles qui relèvent d'opinions personnelles.

L'amendement proposé par le groupe PLR respecte cette logique, c'est pourquoi notre groupe le soutiendra. Toutefois, si l'amendement PLR n'est pas accepté, nous rejetterons clairement le projet d'arrêté proposé par M. Bongiovanni.

M. Jari Correvon intervient :

- J'aimerais juste réagir à un propos de mon préopinant du groupe VertsPopSol.

Si l'UDC n'a pas réussi à former un groupe, cela ne veut pas dire que, si elle prend la parole dans l'ordre du débat proposé avec notre amendement, on lui offre une plateforme disproportionnée.

Il ne faut pas oublier que la notion de groupe conditionne surtout l'accès aux commissions, ce que le parti UDC n'a pas aujourd'hui. Il n'a pas accès aux commissions, et le seul moyen qu'il a d'exposer sa position à cette assemblée, c'est au Conseil général.

Je pense qu'il faut faire attention quand on dit que l'on donnerait une plateforme trop importante à un parti qui a moins de quatre élus pour former un groupe, car il y a aussi la notion de quorum pour obtenir un siège, et le groupe UDC a quand même obtenu trois sièges. Il a donc quand même une certaine assise électorale au sein de la commune.

Mme Zully Faralli intervient :

- J'ai oublié d'évoquer quelque chose dans mon intervention précédente : dans l'hypothèse où une majorité décidait d'entrer en matière par rapport à la proposition de M. Bongiovanni, nous soutiendrions l'amendement PLR.

M. Philippe Loup intervient :

- Ce sera bref : de toute manière, amendement PLR adopté ou non, le groupe socialiste refusera cette proposition.

M. Fabio Esposito, suppléant (liste no 54 UDC) indépendant, déclare :

- Je vais être assez bref dans mon développement. Concernant ce qui a été dit dans cette salle, comme quoi un élu aurait moins de légitimité en fonction de son résultat électoral ou le fait qu'il aurait changé de parti ou démissionné, concernant les objets B), l'art. 64 est limpide : la présidence donne la parole aux membres dans l'ordre des demandes. En pratique, nous nous organisons spontanément par porte-parole, par groupe et par parti, ou par courant d'idées.

La présidence dispose déjà des leviers pour tenir le tempo envers le premier tour des objets A) sur le même modèle. Cela ne crée ni confusion ni débat ingérable. Au contraire, cela permet au Conseil communal de répondre en une seule fois à l'ensemble du Législatif et d'éviter précisément les allers-retours qui brouillent la lisibilité.

Enfin, s'agissant de l'idée selon laquelle une démission d'un parti en porterait les conséquences procédurales ou entamerait la légitimité d'un élu : comme le Tribunal fédéral l'a rappelé quand même à de multiples reprises, on ne perd pas ses convictions politiques en quittant une formation et leur évolution ne saurait fonder une sanction institutionnelle. Il rappelle, par ailleurs, que des motifs imputables à la personne ou au parti peuvent rendre problématique le maintien à un parti politique. Le fait

d'analyser le maintien dans un parti politique ne semble ni raisonnable ni pertinent.

Dans un scrutin proportionnel protégé par l'art. 34 de la Constitution fédérale, l'objectif est de refléter au mieux les préférences exprimées par les listes. La proximité entre l'élu et son parti peut varier, la représentation demeurant inévitablement une approximation, sachant que le droit protège d'abord l'expression de ses préférences et leur traduction listale, et non une fidélité d'étiquette perpétuelle et non écrite. On ne saurait recalculer leur représentation *a posteriori*.

Dès lors, introduire ici la catégorie *parti* dans l'ordre de parole pour reléguer certains élus – notamment l'Indépendant – après la réponse de l'Exécutif serait à la fois inutile et contraire à l'égalité entre sièges. Les droits procéduraux s'attachent au mandat et non à l'étiquette.

La parole n'étant plus demandée, et relevant que l'entrée en matière est combattue, la présidente, **Mme Kim Biloni**, la soumet au vote : **l'entrée en matière est <u>refusée</u> par 25 voix contre 15 et 1 abstention**.

La proposition n° 25-403 est donc classée sans suite et retirée de l'ordre du jour.

La séance est levée à 22h10.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL :

La présidente,	La secrétaire,
Kim Biloni	Sarah Pearson Perret

La rédactrice du procès-verbal,

Evelyne Zehr, vice-chancelière