

VILLE DE NEUCHÂTEL
CONSEIL GÉNÉRAL
26^e SEANCE

38^e période administrative 2020-2024

Année 2022-2023

Lundi 13 mars 2023, à 19h00
Hôtel de Ville, Salle du Conseil général

Présidence de M. Christophe Schwarb (PLR), président.

Sont présents 38 membres du Conseil général, y compris le président : Mmes et MM. Jules Aubert (PLR), Romain Brunner (VPS/Les Vert-e-s), Aline Chapuis (VPS/Les Vert-e-s), Julie Courcier Delafontaine (Soc), Nicolas de Pury (VPS/Les Vert-e-s), Laura Ding (VPS/Les Vert-e-s), Alice Dudle (VPS/Les Vert-e-s), Nicole Galland (VPS/Les Vert-e-s), Stéphanie Gérard Mattsson (Soc), Camille Gonseth (PLR), Jonathan Gretillat (Soc), Charlotte Grosjean (PLR), Sylvie Hofer-Carbonnier (VL), Ariane Huguenin (Soc), Claire Hunkeler (Soc), Pierre-Yves Jeannin (VL), Aël Kistler (VL), Johanna Lott Fischer (VPS/Les Vert-e-s), Yves-Alain Meister (PLR), Isabelle Mellana Tschoumy (Soc), Mila Meury (VPS/solidaritéS), Patrice Neuenschwander (Soc), Philipp Niedermann (VL), Béatrice Nys (VPS/Les Vert-e-s), Jacques Oberli (PLR), Jacqueline Oggier Dudan (VPS/ Les Vert-e-s), Sarah Pearson Perret (VL), Marie-Emilienne Perret (VPS/Les Vert-e-s), Thomas Perret (VPS/POP), Alain Rapin (PLR), Marc Rémy (PLR), Sylvain Robert-Nicoud (PLR), Marc-Olivier Sauvain (PLR), Christophe Schwarb (PLR), Patricia Sörensen (Soc), Aurélie Widmer (Soc), Jacqueline Zosso (Soc), Benoît Zumsteg (PLR).

Sont présent-e-s 3 suppléant-e-s du Conseil général : Mme Sandra Schwab (VPS/Les Vert-e-s), Mme Solenn Ochsner (VPS/solidaritéS), M. Mario Vieira (PLR).

Sont excusés 3 membres du Conseil général : Mme Jasmine Herrera (VPS/Les Vert-e-s), M. François Chédel (VPS/solidaritéS), M. Alexandre Brodard (PLR).

Le Conseil communal est représenté par Mme Nicole Baur (VPS) présidente, M. Mauro Moruzzi (VL) vice-président, M. Didier Boillat (PLR) vice-président, Mme Violaine Blétry-de Montmollin (PLR) et M. Thomas Facchinetti (Soc).

PROCÈS-VERBAL

Le procès-verbal de la 24^e séance, du lundi 16 janvier 2023, 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.

Le procès-verbal de la 25^e séance, du lundi 6 février 2023, sera adopté ultérieurement.

LECTURE DE PIÈCES

A ce chapitre, le président, **M. Christophe Schwarb** mentionne :

1. Invitation au vernissage de la prochaine exposition « TRACES DE VIE » qui se tiendra le 25 mars prochain, à 17h00, au Jardin botanique de Neuchâtel.
2. Information concernant la nomination de M. Baptiste Hunkeler à la fonction de secrétaire général du Dicastère de la culture, de l'intégration et de la cohésion sociale.

Communiqués de presse

- Du Conseil communal intitulé « Du bois local pour remplacer un pont à Valangin ».
- De la Ville de Neuchâtel et de TransN intitulé « Deux mois de travaux s'annoncent sur le carrefour Terreaux-Bercles ».
- De la Ville de Neuchâtel intitulé « Midi Tonus, l'appel du printemps ».
- Du Conseil communal intitulé « Avec le projet « Les Gouttes d'or », un nouveau lieu de vie bordé de nature verra le jour à Monruz ».
- Du Conseil communal intitulé « Des assemblées citoyennes pour faire fleurir la démocratie participative ».

ORDRE DU JOUR

A. Rapports

- 23-001 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant l'adoption du Plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus »
- 23-003 Rapport complémentaire du Conseil communal au Conseil général relatif au règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022
- 23-004 Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat 187 concernant la possibilité de mettre à disposition un village mobile d'ateliers pour créateurs et de résidences sur la parcelle no 11965, propriété de la Ville de Neuchâtel

B. Autres objets

- 22-618 Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « Feux d'artifice : quel bilan après trois ans ? »
- 22-619 Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « Les cyclistes sont-ils présumé-e-s « coupables » aux yeux de la sécurité publique ? »
- 22-402 Proposition du Bureau du Conseil général intitulée « Projet d'arrêté – Modification de l'article 85 du règlement général, du 7 juin 2021 »
- 23-601 Interpellation du groupe socialiste intitulée « En démocratie, voter doit être facilité donc gratuit »
- 23-602 Interpellation du groupe socialiste intitulée « Vers une solution concertée et attractive pour l'occupation des espaces commerciaux au centre-ville »
- 23-603 Interpellation du groupe socialiste intitulée « Un meilleur accès au lac pour la baignade publique ! »
- 23-301 Motion des groupes VertsPopSol et socialiste intitulée « Favoriser la relève des médecins de premier recours dans la commune de Neuchâtel »
- 23-302 Motion du groupe vert'libéral intitulée « Faut-il ajuster le règlement communal des finances pour garantir la transition énergétique ? »
- 23-303 Motion du groupe PLR intitulée « Gare Sud : sécurité pour la mobilité douce avant tout ! »

23-604 Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « La commune, un employeur qui doit se montrer comme exemplaire »

23-605 Interpellation du groupe PLR intitulé « Un audit au MEN ? »

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 1^{re} 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 1^{re} 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 1^{re} 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, les 20 février, 2 et 10 mars 2023.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

Propos présidentiels

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- J'ai une information extrêmement importante à vous communiquer : la sortie du Conseil général aura lieu le jeudi 1^{er} juin 2023. Vous avez 20 secondes pour noter cette date dans vos agendas. L'horaire, ainsi que l'ordre du jour vous parviendront ultérieurement.

Je vous signale qu'une délégation du Bureau du Conseil général rencontrera une délégation du Conseil communal le 21 mars 2023, pour essayer d'organiser la suite de nos travaux, notamment le traitement de rapports et autres objets. Pour l'heure, les séances sont toujours maintenues à 19h00.

Je dois procéder formellement à une mini modification de l'ordre du jour. C'est ultra formel, mais c'est ce qui me plaît... Dans l'ordre du jour que vous avez reçu, nous devons intervertir les objets n^{os} 23-603 et 23-301, l'objet n° 23-603, qui est une interpellation – « Un meilleur accès au lac pour la baignade publique ! » – ayant été inscrit à l'ordre du jour avant la motion n° 23-301 du groupe VertsPopSol, « Favoriser la relève des médecins de premier recours dans la commune de Neuchâtel ».

Cette modification de l'ordre du jour ne change strictement rien, puisque l'interpellation n° 23-603 est une interpellation écrite et qu'il n'y a pas de réponse à ce jour.

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

Du groupe VertsPopSol par Mme Aline Chapuis (déposée le 7 mars 2023) intitulée « Préserver nos cours d'eau »

Le 23 février dernier, les services communaux sont intervenus pour un déversement important d'eaux usées dans la rivière à Valangin, apportant dans le milieu naturel son lot de déchets non biodégradables. L'origine de cette pollution semble être le dysfonctionnement d'un déversoir d'orage pendant plus de 24h. La situation est d'autant plus problématique que cette pollution s'est déroulée pendant une période de faible débit. Une fois avertis, les services ont agi avec efficacité. Toutefois, à moyen terme, il conviendrait d'assainir les installations vétustes. Dans l'intervalle, une surveillance accrue des déversoirs d'orages est-elle prévue afin de prévenir ce type de pollution ?

M. Mauro Moruzzi, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, déclare :

- Je remercie le groupe VertsPopSol d'avoir déposé la question d'actualité, car effectivement, un débordement d'eaux usées, provenant d'un déversoir d'orage à Valangin, s'est produit le 23 février dernier.

C'est d'autant plus volontiers que nous répondons à la question posée que le Conseil communal avait hésité un instant à communiquer publiquement à ce propos. Il y avait finalement renoncé, compte tenu du fait que le problème avait été identifié rapidement et avait pu être réglé dans des délais très brefs – sans conséquence particulière pour l'environnement – et que les mesures correctives nécessaires avaient été mises en place immédiatement. C'est donc l'occasion de détailler ces différents éléments.

Pour rappel, dans le système d'évacuation des eaux, on distingue entre « eaux usées » – qui sont collectées à la sortie des bâtiments et doivent être traitées dans une station d'épuration – et « eaux claires », qui proviennent essentiellement du ruissellement en surface de l'eau de pluie.

Un déversoir d'orage permet, lors d'épisodes pluvieux intenses, de ne pas surcharger le réseau d'évacuation avec des débits d'eaux claires trop importants, lorsque celles-ci sont mélangées aux eaux usées, c'est-à-dire partout où le système de collecte ne sépare pas les deux apports.

Le territoire communal compte 41 déversoirs d'orage, qui sont régulièrement contrôlés par les responsables du réseau. La fréquence des contrôles dépend de l'importance de l'ouvrage. Si celui de Valangin – où est survenu l'incident – est contrôlé tous les 6 mois, le fonctionnement du déversoir d'orage à l'entrée de la STEP, par exemple, est, lui, supervisé

en permanence par caméra, et un contrôle physique a lieu sur place après chaque orage important.

Dans le cas de l'événement du 23 février dernier, un bouchon s'est formé à la sortie du déversoir et a provoqué le débordement du mélange d'eaux claires et d'eaux usées directement dans le Seyon.

Ce bouchon était constitué principalement de branchages – ce qui est attendu – mais, hélas, aussi de lingettes, de cotons-tiges, de serviettes hygiéniques et d'autres objets d'usage ménager, qui ont été manifestement évacués par les toilettes. Ces objets n'ont, bien sûr, rien à faire dans un réseau d'évacuation des eaux, mais on les retrouve pourtant très souvent dans les déversoirs et les grilles de filtration à l'entrée des stations d'épuration.

Il est malheureusement impossible de prévenir ce type de comportement inadéquat autrement que par des campagnes d'information et de sensibilisation, afin de limiter l'impact de ces pollutions ménagères et de leurs conséquences. De telles campagnes ont déjà été entreprises par le passé et elles seront renouvelées très prochainement.

A Valangin, après analyse de la station de mesure en aval du déversoir, il s'est avéré que le bouchon s'était formé très rapidement, probablement en quelques minutes. Les contrôles réguliers de l'installation ne pouvaient donc pas permettre d'anticiper la formation soudaine de l'embâcle. Par ailleurs, aucun indice particulier n'avait été constaté ou rapporté au moment de la transmission de la responsabilité de la gestion du réseau dans le cadre de la fusion.

Dès que le dysfonctionnement du déversoir d'orage a été identifié et signalé, les services compétents – à savoir le SENE, soit le Service cantonal de l'environnement, les responsables communaux du réseau et les pompiers – sont intervenus immédiatement pour supprimer le bouchon formé et entreprendre un important nettoyage de la rivière en aval du déversoir, jusqu'à l'ancienne STEP de Valangin.

Concrètement, le Service cantonal de l'environnement a été informé en fin de matinée, le 23 février, que des billes de polystyrène venant de la Sorge arrivaient dans le Seyon, et qu'il n'y avait plus d'eau coulant dans l'ancienne STEP de Valangin.

Vous vous demandez peut-être ce que les billes de polystyrène ont à voir dans tout cela, c'est une bonne question, je vous l'expliquerai dans un instant...

Les pompiers sont intervenus immédiatement pour récupérer les billes de polystyrène, tandis que les collaborateurs du SENE supprimaient le bouchon qui obstruait le déversoir d'orage, ce qui a rapidement stoppé le déversement. En début d'après-midi, l'équipe du réseau de la Ville s'est

également rendue sur place pour contribuer à rétablir le fonctionnement normal et complet du système d'évacuation des eaux.

En fait, la présence des billes de polystyrène n'est pas liée au dysfonctionnement du déversoir, mais à un autre incident, situé au niveau de la route principale longeant le Seyon, où une conduite d'eau potable a cédé entraînant l'inondation d'un local où ces billes étaient entreposées, et elles se sont déversées dans la rivière. C'est donc grâce à un autre incident, que l'on a constaté le problème du déversoir. La canalisation en question a été réparée par Viteos le même après-midi, donc très rapidement. Quant aux opérations de nettoyage, elles se sont poursuivies les 24, 27 et 28 février.

La majeure partie de la pollution liée à cet événement a pu être éliminée, et tous les déchets accumulés dans le déversoir d'orage et dans le lit de la rivière, dans le secteur pollué, ont pu être enlevés.

L'entier de l'opération s'est déroulé en étroite coordination entre les services communaux concernés et les Services cantonaux de la faune et des forêts ainsi que de l'environnement. Je saisis d'ailleurs l'occasion de remercier vivement tous les collaborateurs des services concernés et de Viteos, qui ont contribué à rétablir la situation de manière rapide, complète et très professionnelle.

Quid de l'avenir maintenant ? Malgré le caractère exceptionnel et limité de ce dysfonctionnement, certaines mesures préventives ont été mises en place pour éviter qu'il se reproduise.

Ainsi, un système d'alarme automatique a été installé sur la station de mesure en aval du déversoir concerné, afin d'identifier immédiatement tout éventuel nouveau dysfonctionnement et de pouvoir réagir encore plus rapidement en cas de problème.

Par ailleurs, les contrôles physiques systématiques vont être renforcés sur l'ensemble des 41 déversoirs d'orage de la commune pendant les 6 prochains mois, par des visions locales mensuelles systématiques, afin d'identifier les potentiels problèmes et de définir, cas échéant, une fréquence de contrôle différenciée plus précise.

Si ce déversoir – ou d'autres – devaient nécessiter, à l'avenir, un contrôle plus fréquent, sur la base des résultats de l'analyse actualisée, les tournées de vérification seraient adaptées en conséquence.

Par ailleurs, le plan général d'évacuation des eaux « Seyon aval » fait actuellement l'objet d'une étude approfondie. Le hasard du calendrier veut que la séance de démarrage du mandat en vue de la réalisation de ce plan général a eu lieu le même jour que l'incident au déversoir de Valangin. Ce plan concerne les eaux du bassin versant de la STEP de Neuchâtel et il sera réalisé en coordination avec la Commune de Val-de-

Ruz. En effet, il faut savoir que les eaux qui arrivent à la STEP de Neuchâtel via Valangin proviennent intégralement de Val-de-Ruz, et que le système séparatif est encore très peu utilisé dans la vallée au nord de notre station.

Votre Autorité a validé le crédit pour ce mandat l'année dernière, dans le cadre du rapport n° 22-004 « concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public 2022 et pour les domaines autoporteurs de l'eau et du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) 2022-2023 ».

Le mandat porte précisément sur la stratégie de mise en séparatif du réseau, qui est la réponse principale à la problématique de débordements, tels que celui qui a eu lieu à Valangin, ainsi que sur la gestion des différents ouvrages du réseau, comme les stations de pompage et les déversoirs d'orage.

Il n'est pas impossible que les résultats de l'étude et les modélisations qui l'accompagnent conduisent à un réaménagement du réseau, permettant, à terme, la suppression pure et simple du déversoir en question et, *a fortiori*, la suppression des risques de nouveaux débordements dans le secteur. Mais c'est de la musique d'avenir : entretemps, nous espérons vivement que les mesures prises après l'incident permettront d'assurer un bon fonctionnement du déversoir et d'éviter toute nouvelle pollution.

Il faut cependant être conscients du fait que, compte tenu de la vétusté du système, ainsi que de la violence et de la fréquence accrues des phénomènes météorologiques extrêmes, aucune garantie absolue ne peut être donnée. En revanche, les services concernés mettent – et mettront – tout en œuvre pour prévenir ce qui peut l'être, et réparer rapidement ce qui n'aura pas pu être évité.

Un rapport sur les risques naturels, qui va bien au-delà de la question des défaillances accidentelles des déversoirs d'orage, est d'ailleurs en cours de finalisation et sera soumis à votre Autorité très prochainement.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- Nous devons encore fixer formellement notre ordre du jour pour ce soir. Nous avons trois demandes de traitement prioritaires, dont la première concerne la **motion n° 23-303** du groupe PLR, intitulée « Gare Sud : sécurité pour la mobilité douce avant tout ! ».

Le traitement prioritaire de cette motion étant combattu, le président invite son auteur, **M. Yves-Alain Meister**, à argumenter sa demande, lequel déclare :

- Je sais que je m'attaque à une tâche particulièrement difficile, puisque deux groupes sont opposés au traitement prioritaire de cette motion. Mais je suis quelqu'un de fondamentalement optimiste et je fais confiance à votre sens des responsabilités.

Pour quelques instants, ce n'est plus le représentant politique de droite qui vous parle, mais c'est bien le professionnel qui s'adresse à vous, l'ingénieur civil qui s'est occupé et a développé de nombreux projets routiers durant presque un quart de siècle.

Lors de l'élaboration d'un aménagement routier, le critère déterminant à mettre en priorité est la sécurité, et ceci pour l'ensemble des usagers. D'abord les usagers les plus faibles, les piétons – et particulièrement les enfants – puis les cyclistes, les deux-roues et, enfin, les véhicules motorisés. Cela est une condition sine qua non, irrévocable, sur laquelle on ne peut transiger.

Aujourd'hui, ce que vous voulez mettre en test dès Pâques, pour une année, derrière le bâtiment de la gare et sur Crêt-Taconnet, peut mettre en danger l'intégrité physique des personnes. En tant que professionnel, j'ai la responsabilité d'un « devoir d'annonce » auprès de votre Autorité. Je l'ai déjà fait lors du Conseil général du 16 janvier de cette année, mais, apparemment, mon annonce n'a pas été entendue.

Tout d'abord, une zone de rencontre doit être libre de places de parc continues et non comme cela est prévu pour un dépose-minute au sud du bâtiment de la gare et des places réservées pour l'hôtel situé au sud de la future zone de rencontre.

Pour rappel, une zone de rencontre est une surface plane sans trottoir, circulée à 20 km/h, sur laquelle les piétons ont la priorité. Un enfant pourrait surgir entre deux véhicules en stationnement, sans être vu par le conducteur d'une voiture, et se faire percuter. Sur le principe, il faut laisser une zone de rencontre libre de tout parcage de véhicules. Une ou deux places ponctuelles peuvent cependant exceptionnellement être prévues, mais elles doivent être distinctement marquées au sol et ne pas être

continues, sinon elles peuvent devenir un danger pour les piétons par manque de visibilité.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, interrompt l'intervenant pour lui rappeler que l'argumentation doit justifier le traitement prioritaire et qu'elle ne constitue pas le développement de la motion. Le président accorde dès lors une minute supplémentaire de temps de parole à l'intervenant.

M. Yves-Alain Meister poursuit :

- Bien pire encore est de vouloir créer cette zone de rencontre sur Crêt-Taconnet et d'envoyer à contre-sens, à la descente, cyclistes et trottinettes, des voitures ou des camions empruntant cette rue à la montée. Cela tient d'un manque cruel de responsabilité, sachant que tout véhicule doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de la distance de visibilité qui n'est que d'environ 15 m, soit une distance d'arrêt de 7,50 m. Je ne crains pas pour le véhicule à la montée qui pourra s'arrêter, mais bien plus pour le cycliste à la descente, par route mouillée ou par une vitesse inappropriée. Et là, ce sera l'accident à coup sûr, je peux vous l'assurer.

Il ne faudra pas venir avec l'argument que la LCR impose d'adapter son comportement aux conditions de la route. Quand, à la base, un aménagement est mal conçu et pas sûr, on ne peut reprocher à l'usager de ne pas respecter la loi. Et l'argument qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas eu d'accident avec les cyclistes ne présage en rien de l'avenir. Les conditions ne sont pas les mêmes : ils sont canalisés entre le trottoir et une bande jaune, en quelque sorte une voie affectée bien qu'interdite. Ce ne sera plus le cas en zone de rencontre, où ils seront libres de circuler sur toute la largeur de la chaussée.

Permettez-moi de remettre ma casquette de conseiller et de vous dire que c'est pour une unique raison de sécurité routière que nous demandons le traitement prioritaire de la motion déposée, et que nous implorons l'assemblée de l'accepter pour éviter tout incident malheureux qui pourrait survenir sur cet axe au sud de la gare. La sécurité n'a pas de couleur politique : elle est la même pour chacun-e d'entre nous.

Et n'oubliez pas que, si durant la phase test un malheur devait arriver avec une personne qui resterait handicapée – ou, plus grave encore, avec mort d'homme – votre conscience se chargera de vous rappeler que nous vous avons avertis du danger. Alors il est encore temps de changer d'avis et de voter prioritairement le traitement de cette motion.

Mme Jacqueline Oggier Dudan, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- La motion reprend la même question qui a été formulée dans le postulat n° 186. Le rapport sur lequel nous avons pris position en début d'année y a répondu. Ce sont des ingénieurs spécialistes en mobilité qui ont répondu. Nous faisons confiance et pensons qu'il est l'heure de passer aux tests. Etant opposés à la motion, nous ne voyons pas de raison de la traiter prioritairement.

Mme Ariane Huguenin, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste rejoint l'avis de la préopinante VertsPopSol.

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

- Le groupe vert'libéral ne s'oppose pas du tout au traitement prioritaire, sur le fond, mais souhaite que, pour la forme, le débat ait lieu une fois pour toutes.

M. Mauro Moruzzi, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, déclare :

- Je comprends tout à fait la motivation des groupes qui ne souhaitent pas que cette motion soit traitée prioritairement, cela a été expliqué. Néanmoins, je leur demanderais tout de même de l'accepter pour une raison assez simple : refuser l'urgence nous contraindra à reprendre dans un mois la même discussion, que le représentant du groupe PLR a, de fait, déjà commencée durant plus de deux minutes.

Ainsi, elle interviendra à un moment où il ne sera de toute façon pas possible de le satisfaire, puisque, dans le développement de sa motion, il demande au Conseil communal des actions qui devraient être entreprises d'ici la fin du mois. Ce qui n'est d'ailleurs pas compatible avec une motion.

Aussi, pour les raisons évoquées, le Conseil communal vous invite à ne pas refuser l'entrée en matière.

La parole n'étant plus demandée, le président, **M. Christophe Schwarb**, soumet au vote le **traitement prioritaire de la motion n° 23-303**, lequel recueille 26 voix pour, 12 contre et 3 abstentions [*Ndlr : soit 1 voix de trop, un membre du Conseil général étant en retard*]. Le président du Conseil général, renonçant à un recomptage, le déclare donc **accepté à une large majorité**.

Compte tenu de l'acceptation du traitement prioritaire, le président, **M. Christophe Schwarb**, informe que la motion n° 23-303 sera le premier point à traiter des objets B de l'ordre du jour.

L'interpellation n° 23-604 du groupe VertsPopSol « La commune, un employeur qui doit se montrer comme exemplaire » faisant l'objet d'une demande de traitement prioritaire qui n'est pas combattue, elle sera traitée en deuxième point des objets B de l'ordre du jour.

La demande de traitement prioritaire de **l'interpellation n° 23-605** du groupe PLR « Un audit au MEN ? » étant combattue, le président invite son auteur, **M. Marc-Olivier Sauvain**, à argumenter sa demande :

- Ce sera assez rapide : quand vous entendez les termes de « souffrance », « perte de sens », « résignation » ou, pire encore, « violences morales répétées » – ce qui semble être le quotidien de certain-e-s collaborateurs et collaboratrices du MEN, malgré nos interpellations il y a une année – je ne comprends pas que l'on puisse donner des réponses rapides à notre Législatif devant des signes aussi forts.

C'est pour cela que je vous demande de bien vouloir accepter de traiter de manière prioritaire cette interpellation.

Mme Johanna Lott Fischer, porte-parole du groupe VertsPopSol, intervient :

- Etant donné que nous avons lu dans la presse qu'un audit a été commandé, il ne nous paraît pas prioritaire de traiter cette question.

M. Thomas Facchinetti, responsable du Dicastère de la culture, de l'intégration et de la cohésion sociale, déclare :

- Le Conseil communal est tout à fait disposé à traiter ce sujet ce soir.

La parole n'étant plus demandée, le président, **M. Christophe Schwarb**, soumet au vote le **traitement prioritaire de la motion n° 23-605**, lequel est **accepté par 28 voix contre 9 et 4 abstentions**. *[Ndlr : le retardataire étant arrivé entretemps, le nombre de votants est dorénavant de 41]*

Cette motion sera ainsi traitée en troisième point des objets B de l'ordre du jour.



RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT L'ADOPTION DU PLAN SPECIAL VALANT PERMIS DE CONSTRUIRE EN SANCTION PREALABLE « BEAUREGARD-DESSUS »

(Du 6 février 2023)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Situé au sein du continuum bâti à l'ouest du centre-ville de Neuchâtel, le quartier de Beauregard est un site stratégique de développement de la commune fusionnée. En particulier, un grand terrain libre s'étend en pente douce au sud de l'avenue Edouard-Dubois, idéalement orienté face au lac. Au croisement de nombreux enjeux urbains, le projet soumis à votre Autorité propose de développer cette portion du territoire en conciliant densification, promotion de la mobilité douce et respect de l'environnement et du site.

Dès 2018, des contacts entre la Ville de Neuchâtel et la Banque Bonhôte, propriétaire de la parcelle ont été entrepris afin de développer un projet. Il résulte de cette démarche conjointe un projet dont les qualités respectent les objectifs de la Ville en matière de développement d'une offre de logements diversifiée et d'espaces de rencontre ainsi que de valorisation du patrimoine naturel et des qualités paysagères du site.

Le développement de ce projet fait l'objet d'une procédure de Plan spécial équivalent permis de construire en sanction préalable, pilotée par la Ville de Neuchâtel. Conformément aux dispositions légales, ce plan doit être adopté par votre Autorité avant l'enquête publique et la sanction délivrée par le Conseil d'Etat.



1. Le site« Beauregard-Dessus »

Idéalement situé à moins de deux kilomètres à l'ouest du centre-ville, à proximité directe du pôle de gare de Serrières et non loin des entrées d'autoroute de Vauseyon et de Serrières, le terrain est un des derniers secteurs d'importance disponibles dans cette partie du coteau neuchâtelois. L'orientation du terrain face au lac et la topographie en pente douce, surplombant la déclivité plus marquée du quartier de Maillefer ont donné son nom au lieu-dit (« Beauregard-Dessus »), repris par le projet. Le dégagement exceptionnel sur le lac et les montagnes dont il dispose confère au site son identité et son attractivité.



Figure 1 : Vue aérienne du secteur de Beauregard

Le site se trouve à proximité de divers équipements à caractère public, illustrés ci-dessous. Il s'agit notamment du parc du cimetière de Beauregard (1), de la crèche des Charmettes (2), du Home Les Charmettes (3), d'un bâtiment de bureaux (4) accueillant diverses entreprises et des services cantonaux, du collège de Vauseyon (5), de deux supermarchés (6) et (10), de la crèche Kids Care (7), de l'église néo-apostolique (8), du collège des Charmettes et du collège provisoire de Beauregard (9).

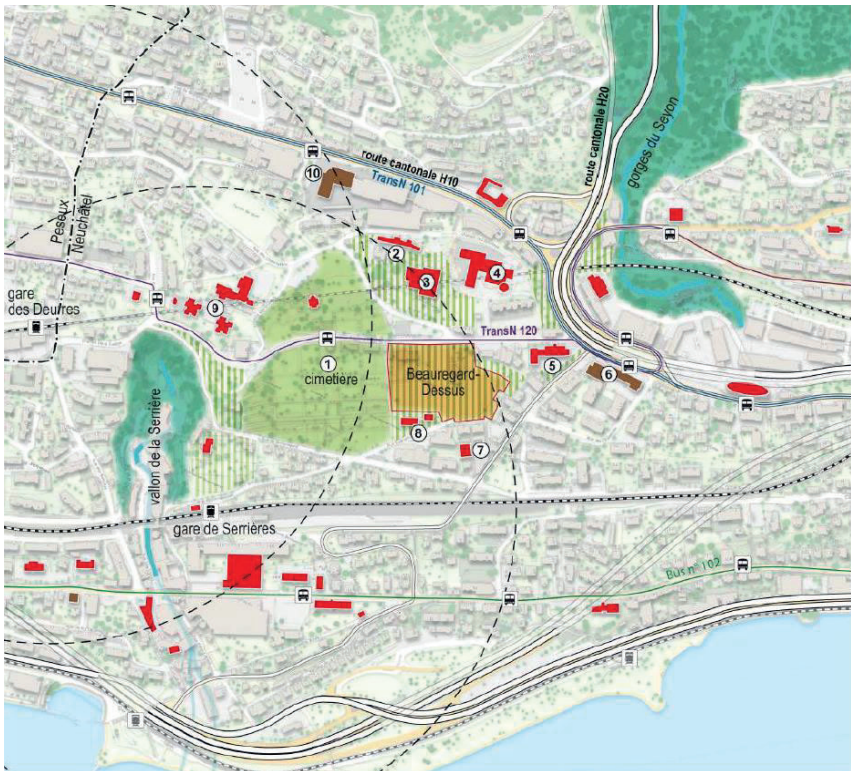


Figure 2 : Situation au cœur d'équipements à caractère public

Le développement de ce terrain suit le principe d'aménagement du territoire qui vise à construire la ville « vers l'intérieur ». En effet, les terrains non construits à l'intérieur du continuum bâti bénéficient d'équipements et de services déjà existants, à proximité, contrairement aux terrains en périphérie. La proximité du site avec les infrastructures de transport public en font un candidat idéal pour un pôle de logements. La densification d'espaces non construits demande une attention toute

particulière aux enjeux environnementaux auxquels le projet soumis à votre approbation répond de manière judicieuse.

Le périmètre du plan spécial s'étend sur 3 bienfonds pour une surface totale de 19'790 m². Il est principalement constitué de la parcelle 17357 appartenant à Bonhôte Immobilier SICAV (environ 88% de la surface du PS), à laquelle s'ajoute une partie des chaussées de l'avenue Edouard-Dubois (DPCOM 187) et de la rue Gabriel-Lory (bf 12439, domaine privé communal).

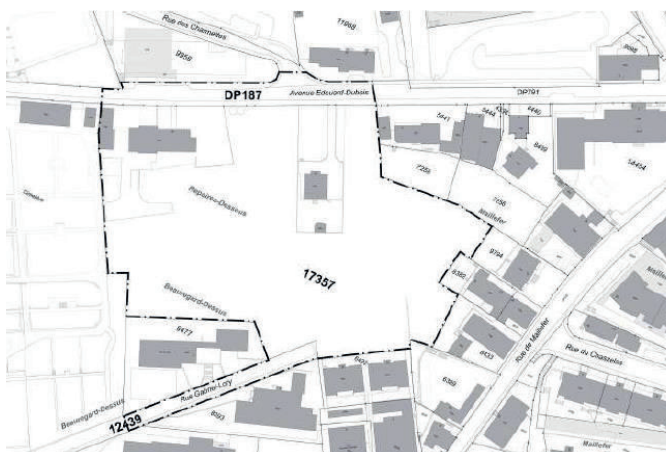


Figure 3 : Périmètre du Plan spécial

2. Historique du projet et procédure choisie

Imaginé fin 2017 sous la forme d'un ensemble de tours, le projet Beauregard a évolué vers des formes urbaines plus compactes. Sous l'impulsion de la Ville de Neuchâtel qui souhaitait obtenir une vision directrice du secteur, étendue aux quartiers des Charmettes, Edouard-Dubois et des Deurres, un atelier réunissant des représentant-e-s des services communaux et des expert-e-s externes (urbanistes, architectes, architectes-paysagistes, ingénieurs, etc.) a été organisé en novembre 2018.

Sur la base des enjeux identifiés et selon un programme coordonné avec la Ville et le Canton, le propriétaire privé a organisé en 2019 un concours d'architecture international en procédure ouverte. Ces étapes, qui ne sont pas obligatoires pour un acteur privé désirant développer un projet sur sa

parcelle, permettent de garantir une qualité architecturale du projet et une bonne intégration urbanistique.

Le concours d'architecture, certifié selon SIA, a été clôturé en 2020. Parmi les 63 projets remis par les bureaux d'architectes participants, le jury – dans lequel la Ville était représentée – a recommandé à l'unanimité de confier la poursuite de l'étude en vue de sa réalisation à l'auteur du projet « Robin Hood », classé au premier rang. Il s'agit de l'atelier d'architecture LVPH, à Fribourg, que le maître de l'ouvrage a mandaté pour les phases suivantes et dont le projet est présenté au chapitre 5.

Le recours à l'instrument du plan spécial (PS) a été choisi conjointement par la Ville, le Canton et le maître de l'ouvrage. Ce choix a d'une part été dicté par le besoin de régler des éléments qui nécessitent une modification des règles d'aménagement du PAL en vigueur qui ne pourraient pas être traitées par voie dérogatoire. D'autre part, la réglementation en vigueur conditionnait le développement de la parcelle à l'élaboration d'une planification de détail. Consécutivement, le *périmètre de plan de quartier et de lotissement à élaborer* tel que prévu dans le secteur par le plan d'aménagement communal (plan de stratégie d'aménagement) en vigueur, ainsi que les dispositions en lien avec ce secteur (art. 163 du règlement d'aménagement) devront être abrogés de manière à être en cohérence avec la nouvelle planification proposée ; cette abrogation fait l'objet d'un article de l'arrêté concernant l'adoption du PS.

Comme le définit la loi cantonale sur l'aménagement du territoire, le PS peut déroger au PAL en vigueur. Pour ce faire, il doit suivre un processus de validation jusqu'à la sanction du Conseil d'Etat, sous réserve d'une acceptation du PS par votre Autorité et sa mise à l'enquête publique. Le PS répond cependant aux objectifs des planifications supérieures et est cohérent par rapport au projet de révision du PAL (voir chapitre 3).

Le projet architectural est intégré au PS. La notion de « sanction préalable » qui lui est rattachée provient du fait que seuls les volumes, les affectations, les implantations des bâtiments ainsi que les principes de stationnement et d'équipement sont définis à ce stade. Les éléments architecturaux de détail, non réglés dans la sanction préalable, feront ultérieurement l'objet d'une demande de permis de construire en sanction définitive, laquelle sera de la compétence du Conseil communal.

L'intégration du projet architectural au processus de plan spécial permet de définir le projet et les règles y relatives conjointement, assurant ainsi une cohérence d'ensemble tout en mutualisant les processus de

validation. Cette procédure ne nécessite en effet qu'une seule mise à l'enquête publique pour le PS et le projet architectural.

3. Planification supérieures et révision du PAL

3.1 Planification supérieures

Le développement prévu par le Plan spécial « Beauregard-Dessus » s'inscrit dans les objectifs de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) qui vise à lutter contre le mitage du territoire en développant l'urbanisation vers l'intérieur des villes. Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014, les outils d'aménagement s'adaptent et se renouvellent aux différents niveaux institutionnels, que ce soit au niveau cantonal (Plan directeur cantonal, PDC), régional (Plan directeur régional, PDR) ou communal (Plan d'aménagement).

Le PDC a été approuvé par le Conseil fédéral le 27 février 2019. Il demande notamment de valoriser les sites sous-exploités et bien desservis par les transports publics. Il fixe des densités cibles dont il a été tenu compte dans le présent projet. Selon le PDC, le site de Beauregard-Dessus fait partie du pôle de logements « Les Charmettes – Edouard-Dubois », ainsi que du périmètre d'influence du pôle de gare de « Serrières » (cf. fiches U_11, U_12, U_13, U_14 et U_15 du PDC).

Le Plan directeur régional de l'ancienne région communauté urbaine du littoral (ci-après PDR COMUL), approuvé par le Conseil d'État le 2 mai 2018 et regroupant les communes de Bevaix, Boudry, Corcelles-Cormondrèche, Cortaillod, Hauterive, La Tène, Milvignes, Neuchâtel, Peseux et Saint-Blaise a défini les orientations directrices du développement territorial à l'horizon 2030-2040 à l'échelle régionale en déterminant notamment le dimensionnement de la zone à bâtir.

Le développement du projet Beauregard est conforme aux objectifs du PDR COMUL qui a identifié le site comme « secteur à densifier ».

3.2 Révision du PAL et projet de territoire

Dans le cadre des premières études menées depuis le démarrage de la révision du PAL, le site de Beauregard-Dessus a été confirmé comme secteur de développement stratégique. En effet, la disponibilité d'importantes surfaces constructibles, la situation exceptionnelle du terrain (vues, équipements de quartier, accessibilité) et la cohérence avec les planifications supérieures constituent des atouts indéniables qui

permettent d'ancrer le PS dans le concept urbanistique global de la nouvelle commune.

La stratégie d'urbanisation du PAL est basée sur 3 principes généraux, qui seront ensuite déclinés en images directrices pour constituer la trame du Projet de territoire :

- Développer le logement et les activités économiques autour des pôles de gare, au sein des sites stratégiques et le long des axes structurants.
- Préserver et valoriser les qualités paysagères et naturelles, maintenir des espaces ouverts et peu denses.
- Renforcer l'intensité urbaine par la promotion de la vie locale, des échanges culturels et sociaux ainsi que des usages publics.

Le PS Beaugard-Dessus répond donc aux objectifs définis dans la stratégie d'urbanisation, que ce soit en termes de localisation (desserte transports publics et mobilité douce), d'affectation (logements diversifiés et services de proximité), d'intensité et de qualité urbaine (densification modérée et valorisation des espaces publics et de rencontre), ou en terme de gestion des espaces extérieurs (rapport au grand paysage, continuités paysagères, biodiversité). Il s'agit ainsi d'un projet exemplaire, parvenu aujourd'hui à maturité. qui permet d'atteindre de manière anticipée les résultats attendus dans le cadre de la mise en œuvre du futur PAL.

4. Le Plan spécial

4.1 Affectation

Le plan spécial prévoit d'affecter le bf 17357 à de *l'habitation et à des activités non gênantes*. De ce fait, la nouvelle affectation est conforme à celle du PAL actuel et du PAL futur. Elle tient également compte des formes urbaines et des affectations prescrites dans les objectifs du secteur soumis à Plan de quartier.

4.2 Constructions et logements

Le projet prévoit de construire quatre bâtiments pour un total d'environ 180 logements. Le règlement fait figurer un minimum de 20 appartements avec encadrement labélisés.

Il est défini un quota de minimum 20% du nombre total de logements pour des logements d'utilité publique à loyer abordable, dont tout ou partie d'appartements avec encadrement à loyer modéré.

Ces bâtiments s'organisent par couples. Les deux bâtiments faisant front à l'avenue Edouard-Dubois comprennent environ 115 logements, les appartements avec encadrement ainsi que des équipements ou des activités non gênantes dans les rez-de-chaussée s'ouvrant sur la petite place. Celles-ci pourraient se traduire sous la forme de commerces (épicerie de quartier, fleuriste, etc.) et/ou d'un restaurant afin d'animer la rue et assurer une certaine mixité fonctionnelle au quartier. Les deux bâtiments au sud accueillent quant à eux environ 65 logements. Ce nombre de logements mis en rapport avec la surface du terrain traduit une densification modérée du secteur, en toute cohérence avec l'environnement bâti du projet. De plus, les formes urbaines proposées par le projet architectural et détaillées au chapitre 5 permettent d'atténuer l'impact des nouveaux bâtiments dans le quartier.

La grande diversité des typologies de logement permet de favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle. Associée à la qualité environnementale développée dans le chapitre suivant, la mixité sociale et fonctionnelle constitue un élément essentiel au développement de quartiers durables.

Les nouvelles constructions impliquent la démolition de la ferme existante au nord-ouest de la parcelle, tandis que la Villa « Matile » ainsi que son jardin sont conservés et valorisés dans le projet. Cette dernière sera transformée en un espace communautaire. Son jardin deviendra un espace de vie pour le quartier avec une place de jeux.

4.3 Espaces extérieurs

Dans le cadre de ce projet, il s'agit d'envisager les espaces végétalisés comme des éléments constitutifs du projet et non comme des espaces interstitiels ou résiduels. Ces éléments naturels s'inscrivent dans une trame verte plus large, se prolongeant du vallon de Serrières au sud-ouest aux gorges du Seyon au nord-est. Le site possède un caractère végétal prédominant, accentué par son voisinage direct avec le parc du cimetière de Beauregard.

L'élément central est le parc aménagé en prairie fleurie. Ouvert sur le cimetière, il constitue une transition entre celui-ci et la partie construite du projet. Bien que sur fonds privé, il reste toutefois accessible à tous. Un chemin accessible aux personnes à mobilité réduite permet d'en faire le tour, passant notamment par une esplanade invitant à la détente et offrant un dégagement sur le grand paysage.

Les franges sud et est du projet sont dédiées à la création de surfaces de compensations écologiques. Elles sont principalement constituées d'espaces naturels et sauvages, sous la forme d'arbres groupés, de buissons et de prairies fleuries.

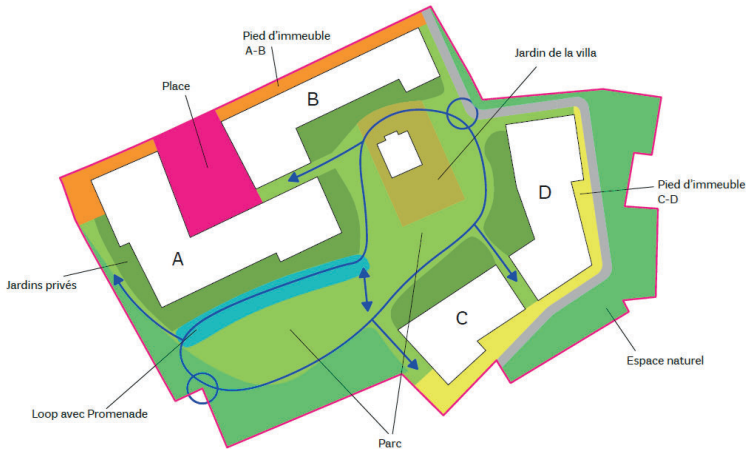


Figure 4 : Schéma des aménagements extérieurs

A la demande de la Ville de Neuchâtel, une trentaine d'arbres à moyen-grand développement seront plantés. En plus de cela, le projet prévoit la plantation d'une quinzaine d'arbres de taille inférieure.

Une partie des aménagements extérieurs sont mis en commun et sont destinés à l'usage de tous les habitant-e-s du futur quartier. La Ville de Neuchâtel a demandé l'inscription d'une servitude pour pérenniser ces éléments communs sur le bf 17357, dans le cas où une division parcellaire devait avoir lieu après la sanction.

Avant la sanction du plan spécial par le Conseil d'État, le propriétaire doit délivrer une promesse irrévocable de constitution d'une servitude de restrictions de construction et d'aménagement au profit de la Commune de Neuchâtel pour le maintien des espaces de détente, des places de jeux et des plantations obligatoires et compensatoires.

4.4 Mobilité

A l'exception des accès aux parkings souterrains, le futur quartier est interdit aux véhicules motorisés, hormis les véhicules d'urgence ou d'entretien.

Les accès piétons et mobilité douce se font par l'avenue Edouard-Dubois et la rue Gabriel-Lory, comme souhaité dans le cadre des liaisons verticales du PAL. La voie de mobilité douce au bénéfice d'une servitude de passage public permet ainsi le transit nord-sud au travers du quartier en longeant sa bordure est. Un accès entre le parc et le cimetière est également prévu en ouest. En complément de ce réseau principal, des escaliers permettent le franchissement de la pente nord-sud en différents points afin de permettre des circulations cohérentes.

Le projet fait front sur l'avenue Edouard-Dubois, laquelle fait partie de l'itinéraire cyclable identifié dans le plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC). La création de la voie de mobilité douce raccordant l'avenue Edouard-Dubois à la rue Gabriel-Lory renforce la fonction collectrice de la première tout en créant une connexion directe nord-sud en pente douce avec le pôle de gare de Serrières situé à proximité. La voie de mobilité douce ne devra pas dépasser les 6% de déclivité afin de rester accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le projet Beauregard est en effet stratégiquement situé à moins de 500m de la halte ferroviaire de Serrières, dans le prolongement en ligne droite de la rue Gabriel-Lory. Le site de Beauregard est également bien desservi par les lignes de bus transN n°101 et n°120.

Des contacts ont été pris avec le service cantonal des transports (SCTR) quant à l'éventualité de créer un arrêt supplémentaire de la ligne n°120 sur l'avenue Edouard-Dubois, entre l'emplacement du projet et le collège de Vauseyon.

4.5 Stationnement

Le projet prévoit un total de 134 places dont 118 places pour les logements, 8 places pour les appartements avec encadrement et 8 places pour les activités tertiaires. Le total de 134 places est calculé en déduisant 30% aux besoins en stationnement bruts des logements. Ce taux de satisfaction de 70% correspond aux facteurs de réduction demandés par la Ville de Neuchâtel dans le cadre de projets similaires et est cohérent avec la qualité de desserte en transports publics du site ; il tient également compte de la mise à disposition sur le site de places pour des véhicules partagés. Les besoins liés aux véhicules électriques seront bien entendu pris en considération conformément à la Loi cantonale sur l'énergie (bornes de recharge).

16 places supplémentaires seront construites dans le parking sud afin de répondre aux besoins de stationnement des quartiers environnants,

portant le total de places construites à 150. Parmi ces 16 places, il est prévu par le Maître d'ouvrage de développer une offre de voitures en autopartage, de type *Mobility CarSharing*. Par ailleurs, le programme comprend une dizaine d'« écologements » sans voitures (condition stricte de location inscrite dans les baux).

En considérant les charges de trafic à l'horizon 2025, les carrefours à proximité devraient disposer de réserves de capacité suffisantes pour absorber le trafic généré par le projet durant les heures de pointe. En complément, l'Avenue Edouard-Dubois sera mise à 30 km/h d'ici 2024 et des réaménagements des chaussées Edouard-Dubois et Gabriel-Lory sont envisagés en lien avec le projet Beauregard. Enfin, et sous réserve des discussions en cours, d'importants générateurs de trafic lourd pourraient déménager à moyen terme, contribuant ainsi à un apaisement de la situation.

Sur la base du programme architectural défini, les besoins de stationnement pour les vélos correspondent à environ 470 places selon les normes VSS. Elles sont réparties de la manière suivante : env. 440 places pour les logements, habitants et visiteurs ; 20 places pour les logements avec encadrement et environ 10 places pour les activités, employés et visiteurs.

Ces places sont prévues en différents emplacements, notamment en souterrain et au pied des immeubles. La diversité des vélos (avec assistance électrique, cargo, etc.) sera prise en compte.

4.6 Alignements

Pour permettre le projet, il est prévu de supprimer un alignement routier le traversant du nord au sud. En contrepartie, la voie de mobilité douce au bénéfice d'une servitude de passage public permettra de raccorder l'Avenue Edouard-Dubois à la Rue Gabriel-Lory ; de même, le déploiement des équipements publics (eau potable, assainissement, énergies, etc.) sera garanti par une servitude de passage de conduites. La suppression de l'alignement implique une desserte des parcelles au nord-est du PS directement par l'Avenue Edouard-Dubois.

La suppression de l'alignement n'entraîne pas de modification de la surface de terrain déterminante et de ce fait n'a pas d'incidence sur les droits à bâtir de la parcelle. Seul l'accroissement des droits à bâtir lié à une augmentation de la densité pour respecter les valeurs cibles du plan directeur cantonal, est pris en compte dans le calcul de la taxe sur la plus-value.

4.7 Energie

Le concept énergétique vise à s'affranchir des énergies fossiles en misant sur le raccordement au chauffage à distance (projet Viteos en cours de développement) ou, à défaut, sur un système mixte pompe à chaleur air-eau/chaudière à pellets, ainsi que sur un large recours au solaire thermique et photovoltaïque. Des efforts similaires sont faits dans le sens d'une mobilité durable (réduction des TIM¹ et report modal, mobilité douce, véhicules partagés, bornes de recharge pour véhicules électriques, production locale de l'énergie électrique nécessaire...) afin de réduire la consommation énergétique, la dépendance aux énergies non-renouvelables et finalement diminuer les impacts sur l'environnement. Le projet s'inscrit donc pleinement dans la vision communale et le droit supérieur, notamment la loi sur l'énergie.

4.8 Raccordement à l'espace public

Le projet Beauregard se raccorde à l'espace public sur l'Avenue Edouard-Dubois et la Rue Gabriel-Lory. Le périmètre du plan spécial s'étend notamment sur ces deux rues. Afin que le projet s'inscrive au mieux dans le contexte urbain, il est envisagé, dans un second temps, de réaménager l'Avenue Edouard-Dubois entre le cimetière et le carrefour de Vauseyon ainsi que la Rue Gabriel-Lory dans toute sa longueur. Dans le cadre du plan spécial, une convention de co-financement de ces espaces sera signée entre la Ville de Neuchâtel et les porteurs de projet pour les surfaces situées à l'intérieur du périmètre. A noter que la Rue Gabriel-Lory, faisant actuellement partie du bienfonds 12439 (domaine privé communal comprenant le cimetière de Beauregard), sera versée au domaine public.

Les moyens financiers correspondant à la requalification de ces rues seront sollicités dans le cadre d'une demande de crédit à votre Autorité lors d'une planification ultérieure (voir chapitre 7).

5. Le projet architectural

L'organisation des bâtiments détermine des espaces ouverts très contrastés. D'un côté, l'espace public est densément aménagé, ajusté à la topographie, tandis que de l'autre côté se trouve une prairie libre, généreuse et préservée.

¹ TIM : transports individuels motorisés

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

Les quatre bâtiments sont de profondeurs différentes. Ils sont répartis en deux groupes de deux définissant chacun un passage piétonnier entre la rue et le parc. Les bâtiments présentent des volumétries basses et compactes, variant de 3 à 6 niveaux, permettant une intégration harmonieuse au tissu bâti existant. Chaque paire possède son propre parking souterrain de forme compacte situé sous l'emprise des bâtiments, permettant ainsi de conserver un maximum de surfaces en pleine terre sur la parcelle. Les accès des véhicules et les entrées aux bâtiments sont tous disposés en front de rue.

Le projet prévoit également le maintien et la transformation de la villa « Matile » au sein du site, afin d'y accueillir un espace communautaire à destination des habitant-e-s du quartier.

L'implantation des bâtiments parfaitement adaptée à la morphologie du terrain permet de maintenir inchangée l'essentiel de la topographie des espaces ouverts. Les deux corps de bâtiment le long de l'Avenue Edouard-Dubois forment une petite place ouverte sur l'avenue et un point de raccord précis avec le parc. Ce dernier est constitué d'une prairie fleurie plantée de grands arbres et parcourue d'un réseau de chemins qui assure la perméabilité du site au public, aussi bien parallèlement que perpendiculairement à la pente.

Le projet lauréat a été développé en avant-projet architectural et fait partie intégrante du présent dossier de PS valant sanction préalable.

L'avant-projet architectural est resté formellement très proche de sa version de projet lauréat du concours. Il a été affiné et précisé en particulier dans la typologie des logements, dans la structure et la matérialité, dans l'expression des façades et dans les aménagements extérieurs. Ces modifications et évolutions ont été faites dans le respect du concept architectural et des qualités reconnues au moment du concours.

Les appartements ont une grande variété de formes et de typologies. Les typologies sont traversantes sur le parc et la rue, mono-orientées vers le parc ou bi-orientées dans les angles.



Figure 5 : Image 3D de ce que pourrait devenir le quartier. Villa « Matile » au premier plan.

6. Aspects fonciers

La Rue Gabriel-Lory fait actuellement partie du bien-fonds 12439 inscrit au domaine privé communal. Le rôle de cette route devenant plus important avec la desserte des bâtiments sud et la voie de mobilité douce reliant l'Avenue Edouard-Dubois, il est prévu de céder la surface correspondant à la chaussée au domaine public communal.

La voie de mobilité douce et les diverses conduites (réseaux d'équipements publics) sur fond privé seront au bénéfice d'une servitude de passage public.

7. Aspects financiers

La majorité des coûts seront supportés par le porteur de projet privé.

Les frais de cession au domaine public de la Rue Gabriel-Lory et de la création de la servitude de passage public décrits au chapitre précédent seront pris en charge par la Ville.

La cession au domaine public entrainera également une mise à zéro de la valeur au bilan de la surface concernée.

Le périmètre du PS comprend des surfaces de l'Avenue Edouard-Dubois et de la Rue Gabriel-Lory afin de garantir une participation financière du propriétaire privé à l'aménagement des espaces publics impactés. Ces questions seront réglées par une convention entre le propriétaire et la Ville

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

de Neuchâtel, qui devra être signée au plus tard dans le cadre de la demande de permis de construire (sanction définitive) des bâtiments.

Les réaménagements des espaces publics Edouard-Dubois et Gabriel-Lory ne sont pertinents qu'en cas de réalisation du projet. Le développement d'un projet et la réalisation de celui-ci feront l'objet de demandes de crédits ultérieurement. Les montants nécessaires aux aménagements et équipements publics seront prévus à la planification des investissements dans le cadre du crédit d'entretien du domaine public au plus tôt pour l'année 2025, en fonction de l'avancement des projets.

8. Calendrier prévisionnel

Dépôt du dossier sur SATAC par l'architecte	17.06.2022
Adoption par le Conseil communal sur le principe	29.06.2022
Examen préalable par les services cantonaux et délivrance du préavis de synthèse du SAT	13.12.2022
Information publique	31.01.2022
Validation par le SAT et signature du chef du DDTE	13.02.2023 10.03.2023
Séance du CG	13.03.2023
Publication de l'arrêté dans la FO Délaï d'annonce préalable de référendum (10 jours) Mise à l'enquête publique (30 jours) Traitement des éventuelles oppositions Approbation et sanction du Conseil d'Etat	avril-mai 2023 (pour mémoire) selon procédure

9. Consultations

9.1 Commissions communales

Le projet Beauregard a été présenté à la commission d'urbanisme et à la commission Nature et paysage lors d'une présentation commune le 7 septembre 2021.

La commission Nature et paysage a rendu un préavis favorable sous réserve de l'utilisation des potentialités du site pour valoriser la qualité des milieux naturels, en particulier par rapport aux liaisons biologiques internes et avec les réservoirs naturels avoisinants (cimetière, vallon de la Serrières, gorges du Seyon) pour les déplacements de la faune.

Elle a requis que le type de protection des milieux naturels protégés, les modalités de leur entretien et les moyens à mettre en œuvre pour garantir leur pérennité figurent dans le règlement du Plan spécial.

Finalement, la commission Nature et paysage a demandé que le bilan CO2 du projet dans le cycle construction-exploitation-démolition soit optimisé, notamment par le recours à des matériaux de construction durables.

La commission d'urbanisme n'a pas rendu de préavis formel à ce stade du projet, réservant sa prise de position à la présentation du projet architectural en sanction définitive. Elle a toutefois encouragé les acteurs à poursuivre l'élaboration de leur projet dans le sens proposé.

Ces deux commissions ont vivement salué la qualité du projet et les démarches entreprises jusqu'alors.

La commission du dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti (DTETPB) sera consultée en date du 20 février 2023.

En outre la commission PAL sera également informée en date du 16 février 2023.

9.2 Services cantonaux

Le Service cantonal de l'aménagement du territoire a préavisé favorablement le Plan spécial équivalent à un permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus » en date du 13 décembre 2022. Les différentes demandes formelles ont bien entendu été prises en compte dans les documents définitifs qui vous sont soumis.

9.3 Associations et habitant-e-s

Au préalable, lors des réflexions quant au développement du secteur, la vision directrice du quartier Charmettes-Beauregard a fait l'objet d'une présentation aux différentes associations de quartier concernées.

Les habitant-e-s ont été informé-e-s à différentes étapes du développement du projet, notamment lors d'une séance organisée par le propriétaire en novembre 2021 et lors de la séance d'information publique organisée par la Ville de Neuchâtel le 31 janvier 2023.

Celle-ci a eu lieu à l'aula du Collège des Charmettes en présence de 47 personnes. Les quatre associations de quartier concernées avaient été préalablement invitées. Lors de la première partie, les représentant-e-s de la Ville de Neuchâtel ont présenté dans les grandes lignes les éléments relatifs au plan spécial et au projet architectural. S'en est suivie une partie ouverte à la discussion avec la population. Hormis quelques inquiétudes exprimées au regard de l'impact du projet, celui-ci a été bien accueilli par les participant-e-s qui, pour la plupart, ont salué la communication faite par la Ville et le Maître d'ouvrage lors de leurs interventions. Le procès-verbal de la séance d'information publique est annexé au rapport 47 OAT.

10. Impacts du rapport

10.1 Impact sur l'environnement

Les impacts sur l'environnement ont été évalués dans les notices d'impact accompagnant le Plan spécial valant permis de construire en sanction préalable dans le cadre du rapport 47 OAT. Il s'agit notamment des études sur les milieux naturels, la mobilité, le bruit, l'air et l'énergie. Ces études démontrent que le PS respecte le cadre légal environnemental et tend vers un objectif de neutralité carbone.

10.2 Impact sur les finances

Les impacts sur les finances ont été détaillés au chapitre 7.

10.3 Impact sur le personnel communal

Les tâches d'accompagnement du dossier et de suivi des mandataires attribuées aux porteurs du projet font partie des missions des services concernés. Les travaux d'entretien sur voirie seront légèrement augmentés en lien avec les surfaces cédées au domaine public et la voie de mobilité douce avec servitude de passage public.

11. Conclusion

Le plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus » s'inscrit dans les objectifs de la nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, selon laquelle le développement urbain doit être concentré à l'intérieur des zones à bâtir existantes. Il correspond aux attentes définies par le Canton dans son plan directeur cantonal pour le développement de ce site. Enfin, il est en cohérence avec les travaux menés à ce jour dans le cadre de la révision du PAL.

L'évolution du projet depuis les premiers croquis et l'implication de la Ville de Neuchâtel dans les étapes successives témoignent d'une volonté du Maître de l'ouvrage de densifier sa parcelle tout en conservant un objectif de qualité urbaine.

Il en résulte un projet qui s'inscrit pleinement dans la politique de domiciliation et d'attractivité de la Ville de Neuchâtel, et qui parvient à concilier développement urbain harmonieux et prise en compte des enjeux environnementaux et sociétaux.

Au vu de ce qui précède, notre Conseil vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport et d'accepter le projet d'arrêté ci-après.

Neuchâtel, le 6 février 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

Table des matières

1.	Le site« Beauregard-Dessus ».....	2
2.	Historique du projet et procédure choisie	4
3.	Planification supérieures et révision du PAL	6
3.1	Planification supérieures	6
3.2	Révision du PAL et projet de territoire	6
4.	Le Plan spécial.....	7
4.1	Affectation	7
4.2	Constructions et logements	7
4.3	Espaces extérieurs.....	8
4.4	Mobilité.....	9
4.5	Stationnement	10
4.6	Alignements	11
4.7	Energie.....	12
4.8	Raccordement à l'espace public.....	12
5.	Le projet architectural.....	12
6.	Aspects fonciers.....	14
7.	Aspects financiers	14
8.	Calendrier prévisionnel	15
9.	Consultations	16
9.1	Commissions communales	16
9.2	Services cantonaux.....	16
9.3	Associations et habitant-e-s	17
10.	Impacts du rapport.....	17

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

10.1	Impact sur l'environnement	17
10.2	Impact sur les finances.....	17
10.3	Impact sur le personnel communal.....	17
11.	Conclusion.....	18

Projet

ARRETE

**CONCERNANT L'ADOPTION DU PLAN SPECIAL VALANT PERMIS DE
CONSTRUIRE EN SANCTION PREALABLE « BEAUREGARD-DESSUS »**

(Du ...)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu la loi sur l'aménagement du territoire, du 2 octobre 1991;

Vu le préavis du Département du développement territorial et de
l'environnement, du ... ;

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Le plan spécial valant permis de construire en sanction préalable
« Beauregard-Dessus » et son règlement, préavisé favorablement par
le Chef du Département du développement territorial et de
l'environnement, sont adoptés.

Art. 2

Le plan d'aménagement communal sanctionné le 5 juillet 1999 est
modifié par le plan portant modification partielle du plan de stratégie
d'aménagement, secteur « Beauregard-Dessus »

Le règlement d'aménagement communal sanctionné le 5 juillet 1999 est
modifié comme suit :

- Art. 163, alinéa 1, chiffre 5 abrogé

Art. 3

Le plan d'alignement communal de 1968 concernant le secteur
Beauregard-Dessus est modifié par le plan d'alignement du plan spécial
valant sanction préalable, secteur « Beauregard-Dessus ».

Art. 4

¹ Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif.

² Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, à la date de publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

Art. 5

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

Plan spécial valant sanction préalable Secteur "Beauregard-Dessus"

REGLEMENT

1. Auteur du règlement

urbaplan
rue saint-maurice 13 - cp 3211
2001 neuchâtel



Neuchâtel, le 31 janvier 2023

2. Acceptation sur le principe

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e)

Le/La Secrétaire

Neuchâtel, le _____

3. Préavis

Le/La Conseiller(ère) d'Etat,

Cheff(fe) du Département du développement territorial et de
l'environnement,

Neuchâtel, le _____

4. Adoption

Par arrêté de ce jour,

Au nom du Conseil Général,

Le/La Président(e)

Le/La Secrétaire

Neuchâtel, le _____

5. Mise à l'enquête publique

du _____ au _____

Au nom du Conseil communal,

Le/La Président(e)

Le/La Secrétaire

Neuchâtel, le _____

6. Approbation

Par arrêté de ce jour,

Au nom du Conseil d'Etat,

Le/La Président(e)

Le/La Chancelier(ère)

Neuchâtel, le _____

7. Sanction

Par arrêté de ce jour, au nom du Conseil d'Etat,

Neuchâtel, le _____

Le/La Président(e)

Le/La Chancelier(ère)

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

PILOTE

urbaplan

Philippe Gossin

AMENAGEMENT, URBANISME, ENVIRONNEMENT

urbaplan

Norbert Jouval, Philippe Gossin
rue saint-maurice 13
cp3211 – 2001 neuchâtel
tél. +41 32 729 89 89
www.urbaplan.ch
certifié iso 9001:2015

Sommaire

1. DISPOSITIONS GENERALES	7
Article 1 Champ d'application	7
Article 2 Contenu	7
Article 3 But	7
Article 4 Destination	7
Article 5 Degré de sensibilité	8
Article 6 Organisation générale du plan spécial	8
2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET CONSTRUCTION	9
Article 7 Mesure d'utilisation du sol	9
Article 8 Implantation des constructions	9
Article 9 Bâtiment à maintenir	10
Article 10 Construction existante	10
Article 11 Bâtiments à démolir	10
Article 12 Ordre des constructions	10
Article 13 Alignements en vigueur	10
Article 14 Distance à la limite et entre bâtiments	10
Article 15 Longueur des constructions	11
Article 16 Hauteur des constructions	11
Article 17 Toiture	11
Article 18 Balcons et loggias	11
Article 19 Appartements avec encadrement	12
Article 20 Logements d'utilité publique	12
Article 21 Abris de protection	12
Article 22 Local poussettes et moyens auxiliaires de déplacement	12
Article 23 Conception architecturale	13
Article 24 Etapes de construction	13
3. AMENAGEMENTS EXTERIEURS	14
Article 25 Aire des entrées	14
Article 26 Aire des aménagements paysagers	14
Article 27 Aire de compensation des haies et buissons	14
Article 28 Espaces de détente, de rencontre et de jeux	15
Article 29 Arbres	15
Article 30 Plantations	15
Article 31 Faune	16
Article 32 Plan des aménagements extérieurs	16

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

4. ACCES ET STATIONNEMENT	17
Article 33 Accès au quartier	17
Article 34 Aire publique de circulation	17
Article 35 Aire publique de mobilité douce	17
Article 36 Point de déchargement	18
Article 37 Places de stationnement pour voitures	18
Article 38 Places de stationnement pour deux-roues motorisés	18
Article 39 Places de stationnement pour vélos	18
Article 40 Cheminement piétonnier	19
5. EQUIPEMENT	20
Article 41 Equipement	20
6. ENVIRONNEMENT	21
Article 42 Protection contre le bruit	21
Article 43 Évacuation des eaux	21
Article 44 Protection des eaux	21
Article 45 Déchets	21
Article 46 Radon	22
Article 47 Énergie	22
7. DISPOSITIONS FINALES	23
Article 48 Disponibilité des terrains	23
Article 49 Inscriptions au registre foncier, servitudes et conventions	23
Article 50 Entrée en vigueur	24

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

vu la législation applicable, notamment :

> la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT),

> la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), du 16 octobre 1996,

> le Plan directeur cantonal (PDC), du 27 février 2019, et sa fiche U13 portant notamment sur le pôle de logements Charmettes - Edouard Dubois,

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

> le plan et le règlement d'aménagement de la Ville de Neuchâtel, sanctionnés par le Conseil d'Etat le 5 juillet 1999,

arrête :

1. Dispositions générales

Article 1 Champ d'application

- 1 Le plan spécial "Beauregard-Dessus" s'applique au périmètre tel que défini sur le plan d'implantation. Il concerne le bien-fonds 17357, le bien-fonds 12439 (partiel) et le DP 187 com (partiel) du cadastre de Neuchâtel. Sa surface est de 19'787 m².
- 2 Les dispositions du règlement d'aménagement et du règlement des constructions de la Ville de Neuchâtel s'appliquent aux objets non réglés par le présent plan spécial.

Article 2 Contenu

- 1 Le dossier du plan spécial valant sanction préalable comprend les documents à valeur prescriptive suivants :
 - > le présent règlement, daté du 31.01.2023 ;
 - > le plan d'implantation et la coupe à l'échelle 1:500, daté du 25.01.2023 ;
 - > le plan d'équipement à l'échelle 1:500, daté du 16.08.2021 ;
 - > le plan d'alignement à l'échelle 1:1000, daté du 25.01.2023 ;
 - > le plan de géomètre à l'échelle 1:500, daté du 25.01.2023 ;
 - > les plans de sanction préalable de l'architecte, datés du 31.01.2023 :
 - le plan de situation à l'échelle 1:500 ;
 - les plans des étages et des toitures à l'échelle 1:200 ;
 - les plans des coupes et des façades à l'échelle 1:200.
- 2 Il comprend également le document à valeur indicative suivant :
 - > le rapport sur l'aménagement au sens de l'art. 47 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), daté du 1.02.2023.

Article 3 But

Le présent plan spécial a pour but de régler les problèmes particuliers de planification de projets immobiliers d'envergure ainsi que d'aménagement et de construction de quartier pour permettre la réalisation d'un quartier principalement d'habitation, dans le secteur « Beauregard-Dessus » situé sur la Commune de Neuchâtel et d'en fixer les conditions d'urbanisation.

Article 4 Destination

Le bien-fonds 17357 du secteur « Beauregard-Dessus » est destiné à des bâtiments d'habitations collectifs de plus de trois logements. Le bâtiment n° 1354 est maintenu et limité à trois logements. Des activités commerciales sont autorisées dans le cadre fixé par l'art. 7. Aucune activité gênante n'est autorisée conformément à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Article 5 Degré de sensibilité

Le degré de sensibilité (DS) au bruit II est attribué au bien-fonds 17357, conformément aux exigences de l'OPB.

Article 6 Organisation générale du plan spécial

Le plan spécial est composé de :

- > un bâtiment à maintenir
- > une construction existante
- > des bâtiments à démolir
- > des périmètres d'évolution des constructions A, B, C, D et S
- > un périmètre d'évolution des constructions partiellement souterraines P
- > un périmètre d'évolution des constructions souterraines
- > une aire des entrées
- > une aire des aménagements paysagers
- > une aire de compensation des haies et buissons
- > une aire publique de circulation
- > une aire publique de mobilité douce

2. Aménagement du territoire et construction

Article 7 Mesure d'utilisation du sol

- 1 Pour le bien-fonds 17357, d'une surface de 17'434 m², la somme des surfaces de plancher (SP) s'élève à 28'000 m² au maximum. La somme des surfaces utiles principales (SUP), des surfaces de dégagement (SD) et des surfaces de construction (SC) doit être comprise entre 17'400 m² et 18'500 m².
- 2 Les surfaces (SUP, SD et SC) d'activités sont limitées à 500 m² au maximum. Dans les périmètres d'évolution des constructions A et B et de plain-pied sur l'avenue Edouard Dubois ou sur la place de quartier, une surface (SUP, SD et SC) minimale de 100 m² est réservée aux activités.
- 3 Les surfaces de vente (SV) sont limitées à 400 m² au maximum, dont 250 m² au maximum pour les besoins quotidiens.
- 4 En application de l'art. 68 LCAT, il est procédé à un regroupement des constructions à l'intérieur du périmètre du plan spécial.
- 5 Les droits à bâtir à respecter dans le plan spécial sont répartis selon le tableau ci-après.

Périmètre d'évolution des constructions et bâtiment à maintenir	Surfaces de plancher	Surfaces utiles principales + surfaces de dégagement + surfaces de construction	
	max.	min.	max.
Périmètres A, B, S et des constructions souterraines	17'800 m ²	10'900 m ²	11'500 m ²
Périmètres C, D et des constructions partiellement souterraines	9'600 m ²	6'250 m ²	6'600 m ²
Bâtiment n° 1354	600 m ²	250 m ²	400 m ²
Total	28'000 m²	17'400 m²	18'500 m²

Article 8 Implantation des constructions

- 1 Les bâtiments et les constructions s'implantent obligatoirement à l'intérieur des périmètres d'évolution des constructions A, B, C, D et S.
- 2 Les constructions partiellement souterraines s'implantent obligatoirement à l'intérieur du périmètre d'évolution des constructions partiellement souterraines.
- 3 Les constructions souterraines s'implantent obligatoirement à l'intérieur des périmètres d'évolution des constructions souterraines ou partiellement souterraines, à l'exception des infrastructures techniques souterraines (bassin de rétention, séparateur de graisses,

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

etc.) qui sont implantées, dans le respect des alignements, à l'intérieur du périmètre du plan spécial, hormis dans l'aire de compensation des haies et buissons.

- 4 Les constructions souterraines et partiellement souterraines sont destinées notamment à des parkings souterrains, des locaux secondaires, des caves, des locaux techniques, des abris de protection civile et des bassins de rétention.

Article 9 Bâtiment à maintenir

Le bâtiment n° 1354 doit être maintenu. Il peut être transformé et réaffecté. Son emprise et son volume bâti existants sont limités chacun à une augmentation maximale globale de 15%.

Article 10 Construction existante

La construction existante n° 1353 peut être maintenue, transformée ou démolie.

Article 11 Bâtiments à démolir

Les bâtiments n° 1344 et n° 1345 doivent être démolis avant la réalisation des nouvelles constructions.

Article 12 Ordre des constructions

L'ordre des constructions est non contigu.

Article 13 Alignements en vigueur

- 1 A l'intérieur des alignements en vigueur, les petites constructions et les aménagements privés peuvent être autorisés à titre précaire, conformément à l'art 75, LCAT.
- 2 La précarité doit faire l'objet d'une mention au registre foncier selon les dispositions de l'art. 77, al. 3 LCAT.

Article 14 Distance à la limite et entre bâtiments

- 1 La distance à la limite et entre bâtiments est fixée par les périmètres d'évolution des constructions figurés sur le plan d'implantation.
- 2 Pour les constructions souterraines, la distance à la limite doit être d'au moins 1 m.
- 3 La distance minimale entre bâtiments doit être conforme aux prescriptions de protection incendie de l'Établissement cantonal d'assurance et de prévention contre l'incendie (ECAP).

Article 15 Longueur des constructions

La longueur des constructions est limitée par les périmètres d'évolution des constructions.

Article 16 Hauteur des constructions

Les constructions doivent respecter les cotes d'altitude maximale figurées sur le plan d'implantation.

Article 17 Toiture

- 1 Le bâtiment à maintenir doit avoir un toit à pans.
- 2 Dans les périmètres d'évolution des constructions A, B, C et D, les toits plats sont obligatoires. Ils peuvent être utilisés pour la production énergétique. Ils doivent être végétalisés par une végétation extensive avec des espèces indigènes. Le substrat des toits végétalisés doit être diversifié et doté d'une épaisseur d'au moins 10 cm.
- 3 Les toits-terrasses accessibles sont admis exclusivement dans le secteur figuré sur le plan d'implantation. Dans ce secteur, les toits ne sont pas obligatoirement végétalisés et peuvent être plats ou à pans.
- 4 Seules les superstructures techniques peuvent dépasser la cote d'altitude maximale pour autant qu'elles soient limitées au strict minimum techniquement indispensable. Elles sont regroupées dans des volumes compacts carénés et intégrés au caractère architectural des constructions. Elles doivent être situés à une distance minimale de 1.5 m en retrait des façades.
- 5 Dans le périmètre d'évolution des constructions S, le toit est aménagé en place piétonne. Les aménagements et les petites constructions (pergolas, etc.) peuvent dépasser la cote d'altitude maximale.
- 6 Un plan de toiture avec les installations techniques doit être produit dans le cadre des demandes de permis de construire.

Article 18 Balcons et loggias

Les balcons et loggias ne peuvent pas déborder les périmètres d'évolution des constructions.

Article 19 Appartements avec encadrement

- 1 Un nombre minimal de 20 appartements avec encadrement (ae) sont réalisés et répondent aux exigences fixées dans le règlement sur la planification et la reconnaissance des appartements avec encadrement (REPRa), du 16 septembre 2015.
- 2 Les ae font l'objet d'une reconnaissance au sens du REPRa dans le mois qui suit l'entrée des premiers habitants.
- 3 Au minimum 40% des ae propose un loyer modéré au sens de la législation sur les prestations complémentaires à l'AVS/AI.
- 4 Les périmètres d'évolution des constructions A et/ou B comportent au minimum 1 local communautaire, avec coin cuisine et un WC répondant aux normes SIA 500, d'une surface de plancher (SP) minimale de 30 m², destiné en priorité aux habitants des appartements avec encadrement du quartier.

Article 20 Logements d'utilité publique

- 1 Au minimum 20% du nombre total de logements sont des logements d'utilité publique, conformément à l'art. 4 de la loi sur l'aide au logement (LAL2).
- 2 Les appartements avec encadrement à loyer modéré au sens de la législation sur les prestations complémentaires à l'AVS/AI sont considérés comme des logements d'utilité publique.

Article 21 Abris de protection

Les propriétaires d'immeubles doivent réaliser des abris et les équiper, conformément à la loi d'application de la législation fédérale sur la protection de la population et sur la protection civile (LA-LPPCi).

Article 22 Local poussettes et moyens auxiliaires de déplacement

Chaque bâtiment comporte un local fermé pour les poussettes et les moyens auxiliaires de déplacement des habitants à mobilité réduite (déambulateurs, petits véhicules électriques, etc.) d'une surface de plancher (SP) minimale de 0.2 m² par logement situé de plain-pied avec l'accès extérieur ou avec le parking souterrain. L'espace pour les poussettes et les moyens auxiliaires de déplacement peut être couplé au local pour les vélos, pour autant que celui-ci soit fermé et situé de plain-pied avec l'accès extérieur ou avec le parking souterrain.

Article 23 Conception architecturale

La conception architecturale est libre, sous réserve du respect de l'art. 7 LConstr., ainsi que du règlement communal d'aménagement du 5 juillet 1999 et ses fiches explicatives.

Article 24 Etapes de construction

- 1 Le plan spécial peut être réalisé en une ou deux étapes. L'ordre de réalisation des étapes est libre.
- 2 Pour la réalisation en deux étapes, l'une d'elles est constituée des périmètres d'évolution des constructions A, B et S, l'autre est constituée des périmètres d'évolution des constructions C et D. Le bâtiment à maintenir doit être inclus dans l'une des deux étapes.

3. Aménagements extérieurs

Article 25 Aire des entrées

L'aire des entrées est réservée aux piétons, elle peut être traversée par les vélos et les véhicules motorisés accédant à leur stationnement, par les véhicules de service et de secours. Elle est destinée aux accès aux bâtiments, aux aménagements extérieurs communs ou privés des pieds des bâtiments, aux places piétonnes, au stationnement des vélos et des deux-roues motorisés, à l'édification de petites constructions, telles que pergolas, couverts, etc.

Article 26 Aire des aménagements paysagers

- 1 L'aire des aménagements paysagers est destinée aux espaces verts, aux cheminements piétonniers et aux aménagements extérieurs collectifs de rencontre, de détente et de loisir.
- 2 Elle est végétalisée et inconstructible à l'exception des aménagements liés à sa fonction, tels que les murs, les chemins piétonniers, les placettes, les places de jeux et de détente, les noues, les dispositifs de rétention des eaux, etc.
- 3 Les appartements situés de plain-pied sur l'aire des aménagements paysagers doivent être prolongés en jardin ou en terrasse accessible du niveau habitable et pris sur la présente aire.

Article 27 Aire de compensation des haies et buissons

- 1 L'aire de compensation des haies et buissons est destinée à la plantation des haies et buissons, qui font l'objet d'une compensation conformément à l'étude nature du rapport sur l'aménagement (47 OAT). Les haies et buissons sont composés uniquement d'espèces indigènes adaptées à la station.
- 2 Elle est inconstructible, à l'exception de murs et de chemins piétonniers.
- 3 Au moins 1'000 plants de compensation doivent exister ou être plantés. Les espèces et l'échantillonnage des plants doivent être conformes à la notice sur les plantations de compensation (annexe du rapport sur l'aménagement (47 OAT)).
- 4 Les premières années suivant la plantation, les jeunes plants sont arrosés si nécessaire et les plants desséchés sont remplacés. L'entretien des haies et buissons est réalisé durant la période hivernale, d'octobre à février. Une taille sélective est réalisée tous les trois à cinq ans, en fonction du développement des haies et buissons ; elle a pour but de structurer et diversifier les haies et buissons en favorisant les espèces à croissance lente.

Article 28 Espaces de détente, de rencontre et de jeux

- 1 Des espaces intergénérationnels de détente, de rencontre et de jeux accessibles à tous les habitants du bf 17357 doivent être réservés dans l'aire des aménagements paysagers.
- 2 La surface minimale requise doit correspondre à 15 % de la surface brute de plancher utile des appartements de trois pièces et plus. La moitié au moins de la surface des espaces de détente doit être aménagée pour les jeux des enfants (espaces de jeux).
- 3 Si les espaces de jeux ne peuvent être réalisés ou ne peuvent l'être que partiellement, une contribution compensatoire, correspondant au coût d'aménagement de la surface minimale requise, doit être versée au Fonds communal pour les espaces de jeux. Elle est exigible lors de l'octroi du permis de construire. Son montant est indiqué dans le règlement des taxes et émoluments.

Article 29 Arbres

- 1 Conformément au règlement d'aménagement, au moins 35 arbres à moyen ou grand développement doivent exister ou être plantés sur le bf 17357.
- 2 En principe, les arbres doivent être plantés pendant la saison de plantation (automne-hiver) qui suit la fin des travaux.

Article 30 Plantations

- 1 Toutes les plantations du plan spécial doivent être réalisées avec des espèces indigènes ou des variétés horticoles issues d'espèces indigènes, adaptées à la station. Il est possible de planter des espèces non indigènes adaptées à la station exclusivement pour les arbres et arbustes situés dans les lieux à fortes contraintes, potentiellement plus fortement impactés par les changements climatiques.
- 2 La plantation des espèces exotiques ou indigènes envahissantes mentionnées dans la liste noire d'Info Flora est interdite.
- 3 Toutes les plantations doivent être réalisées pendant la saison de plantation (automne-hiver) qui suit la fin des travaux.
- 4 L'utilisation de produits phytosanitaires de synthèse pour l'entretien des espaces verts et des plantations est interdite.

Article 31 Faune

- 1 2 nichoirs pour chiroptères doivent être réalisés en façade des bâtiments pour compenser la destruction du gîte observé dans les bâtiments à démolir. Les nichoirs doivent être conformes aux consignes de l'étude d'un gîte à chiroptères (annexe du rapport sur l'aménagement (47 OAT)).
- 2 4 nichoirs pour rougequeues noirs et moineaux domestiques doivent être réalisés pour compenser la destruction des nids observés sur les bâtiments à démolir.

Article 32 Plan des aménagements extérieurs

- 1 Un plan des aménagements extérieurs du bf 17357 à l'échelle du 1:200, avec des parties de plans et coupes de détail à l'échelle du 1:100, doit impérativement accompagner chaque demande de permis de construire.
- 2 Le mobilier urbain doit former un ensemble cohérent et harmonieux, et ne pas être dépareillé.

4. Accès et stationnement

Article 33 Accès au quartier

- 1 L'accès des véhicules motorisés aux parkings souterrains se fait depuis l'avenue Edouard Dubois et la rue Gabriel Lory, selon les principes fixés sur le plan d'implantation. Les éléments de séparation et les plantations auront une hauteur maximale de 60 cm lorsque la visibilité doit être maintenue conformément au RELRVP.
- 2 L'accès des véhicules de secours et de service se fait depuis l'avenue Edouard Dubois et la rue Gabriel Lory.
- 3 L'accès cyclable se fait depuis l'avenue Edouard Dubois et la rue Gabriel Lory.
- 4 L'accès piétonnier se fait par les points d'entrée indiqués sur le plan d'implantation.
- 5 Les places de stationnement, accès et rampes d'accès sont dimensionnés et aménagés sur la base des normes VSS en vigueur, notamment en ce qui concerne les distances de visibilité.

Article 34 Aire publique de circulation

- 1 L'aire publique de circulation correspond aux domaines routiers public et communal.
- 2 Elle est destinée à la circulation des véhicules et aux modes de déplacement doux.
- 3 Elle est inconstructible en dehors des aménagements nécessaires aux besoins des transports tous modes, de la sécurité des usagers et des aménagements paysagers.
- 4 L'objectif est de mettre l'avenue Edouard Dubois en zone 30 et la rue Gabriel Lory en zone 30 ou en zone de rencontre.

Article 35 Aire publique de mobilité douce

- 1 L'aire publique de mobilité douce est destinée à l'aménagement d'une chemin public mixte pour piétons, cyclistes et autres usagers en mode de déplacement doux. Le chemin public assure la liaison entre l'avenue Edouard Dubois et la rue Gabriel Lory.
- 2 L'accès pour les véhicules de secours et de service indispensables est autorisé dans l'aire publique de mobilité douce.
- 3 L'accès des véhicules motorisés à l'aire publique de mobilité douce doit être géré par un système de borne rétractable ou autre système équivalent.
- 4 Le chemin public doit avoir une largeur minimale de 3.5 m et une pente maximale de 6%.
- 5 Le chemin public fait l'objet d'une servitude de passage public en faveur de la Ville, conformément à l'art. 49.

Article 36 Point de déchargement

Le point de déchargement est destiné à la livraison du combustible énergétique.

Article 37 Places de stationnement pour voitures

- 1 Au maximum 150 places de stationnement des voitures peuvent être réalisées sur le bf 17357, dont au maximum 134 places destinées aux activités et habitations du bf 17357 et au maximum 16 places destinées à des activités et habitations de tiers. Les places de stationnement peuvent être des places pour véhicules partagés.
- 2 Le stationnement des voitures se fait exclusivement dans le parking souterrain, à l'exception de trois places livraison qui peuvent être situées à l'extérieur dans l'aire des entrées ou dans les périmètres d'évolution des constructions. Le sol des places livraison extérieures doit en principe rester perméable, les surfaces asphaltées ou cimentées étant réduites au strict nécessaire.
- 3 Il est recommandé de prévoir une séparation claire dans le parking souterrain entre les places privées des habitants et les places des clients et visiteurs.
- 4 L'équipement des places de stationnement pour la recharge électrique doit être conforme aux dispositions de la Loi cantonale sur l'énergie (LCEn).

Article 38 Places de stationnement pour deux-roues motorisés

- 1 De 15 à 20 places de stationnement pour les deux-roues motorisés doivent être réalisées à l'intérieur du périmètre du plan spécial.
- 2 Les places de stationnement des deux-roues motorisés pour les habitants et les activités sont situées dans les parkings souterrains, celles pour les visiteurs et clients peuvent être situées dans les parkings souterrains ou à l'extérieur dans l'aire des entrées.
- 3 Le sol des places de stationnement extérieures doit en principe rester perméable, les surfaces asphaltées ou cimentées étant réduites au strict nécessaire.

Article 39 Places de stationnement pour vélos

- 1 Le nombre de places de stationnement pour vélos est fixé selon la norme VSS 40 065.
- 2 Au minimum 470 places pour vélos doivent être réalisées. La réalisation des places de stationnement vélos peut se faire par étapes : les deux tiers du besoin en places de stationnement vélos doit être réalisé dès la mise en service des bâtiments, et le solde dès que le besoin des places supplémentaires est identifié. Les locaux destinés à accueillir le solde des places doivent être réalisés dès la mise en service des bâtiments.

- 3 Les places de stationnement vélos de courte durée doivent être situées à l'extérieur dans l'aire des entrées ou l'aire des aménagements paysagers et, dans une moindre mesure, dans des locaux situés de plain-pied et d'accès direct à l'aire des entrées.
- 4 Les places de stationnement vélos de longue durée doivent être localisées dans les bâtiments ou dans les parkings souterrains.
- 5 Afin d'encourager ce mode de déplacement, les places de stationnement vélos doivent être localisées et aménagées pour leur permettre un accès aisé et attractif. Les places de stationnement vélos sont réalisées selon la norme VSS 40 066.

Article 40 Cheminement piétonnier

- 1 L'aménagement des cheminements piétonniers est obligatoire selon le principe fixé sur le plan d'implantation.
- 2 Les cheminements piétonniers sont aménagés en rampes ou en escaliers, en fonction de la pente.
- 3 Le sol des cheminements piétonniers doit en principe rester perméable, les surfaces asphaltées ou cimentées étant réduites au strict nécessaire.
- 4 Les cheminements piétonniers doivent être réalisés simultanément avec les aménagements extérieurs.

5. Equipement

Article 41 Equipement

- 1 Les équipements doivent être réalisés conformément au plan d'équipement.
- 2 La qualification des équipements est déterminée sur le plan d'équipement.
- 3 Le périmètre du plan spécial est situé dans un secteur considéré comme équipé au sens de l'art. 109 LCAT. Les réseaux existants sont des équipements publics. Conformément à l'art. 118 LCAT, le système de la taxe d'équipement s'applique.
- 4 Excepté le bouclage du réseau d'adduction d'eau et l'éclairage public, l'équipement à réaliser est considéré comme de l'équipement privé. Il est à la charge du propriétaire privé. Il comprend les voies d'accès pour les véhicules, les cheminements de mobilité douce, la distribution d'électricité, l'adduction d'eau et l'évacuation des eaux usées et claires.
- 5 L'aménagement des espaces publics des tronçons de l'avenue Edouard Dubois et de la rue Gabriel Lory inclus dans le périmètre du plan spécial fait l'objet d'une convention entre la Ville de Neuchâtel et le propriétaire.
- 6 Comme le secteur est considéré équipé, les propriétaires doivent payer la taxe d'équipement. Le montant de la taxe est pondéré avec le montant des aménagements des domaines publics, conformément aux dispositions de la convention entre la Ville de Neuchâtel et le propriétaire.

6. Environnement

Article 42 Protection contre le bruit

L'évaluation de la conformité du projet au sens de l'OPB consignée dans le rapport sur l'aménagement (47 OAT) a montré les constats suivants :

- > selon les hypothèses considérées (notamment le réaménagement routier avec un revêtement phonoabsorbant), l'impact du bruit routier de l'avenue Edouard Dubois n'occasionne aucun dépassement des VLI sur les bâtiments A et B ;
- > pour les entrées aux parkings nord et sud, des mesures de protection constructives permettent d'éliminer les dépassements des VP observés au droit de quelques fenêtres des bâtiments B et D.

Article 43 Évacuation des eaux

- 1 L'évacuation des eaux doit être réalisée en système séparatif, conformément à l'art. 11 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux) du 28 octobre 1998 et au plan général d'évacuation des eaux (PGEE).
- 2 Les eaux pluviales et de drainage doivent être évacuées par infiltration et par un système d'évacuation des eaux selon les principes suivants¹ :
 - > les eaux pluviales et de toiture de chaque habitation, par infiltration locale ;
 - > les eaux pluviales des voies d'accès et places de stationnement par infiltration diffuse et superficielle par les accotements ou à travers tout autre système permettant ce genre d'infiltration (pavés filtrants, etc.) ;
 - > le trop-plein de ces différents aménagements doit être géré par des mesures de rétention dans les espaces verts avant d'être évacué dans le réseau communal.

Article 44 Protection des eaux

L'utilisation de produits phytosanitaires de synthèse de traitement des plantes est interdite pour l'entretien des routes, talus, chemins et places, ainsi que sur les toits et terrasses.

Article 45 Déchets

- 1 L'emplacement du ou des points de collecte des déchets est déterminé d'entente avec la Commune, notamment de manière à respecter les conditions de visibilité lors de la sortie des parkings souterrains. L'emplacement est illustré à titre indicatif sur le plan d'implantation.

1 Art. 7 de la loi fédérale sur la protection des eaux, art. 3 de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux) et norme SN 592 000.

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

- 2 La réalisation et le financement du ou des points de collecte des déchets sont à la charge de la Commune.
- 3 Une convention entre la Commune et le requérant doit être établie pour la mise à disposition du terrain nécessaire à sa réalisation.

Article 46 Radon

- 1 Le plan spécial est situé dans un secteur pour lequel la probabilité de dépassement du niveau de référence de 300 Bq/m³ est de 7%.
- 2 Pour les locaux d'habitation, les mesures préventives adéquates doivent être prises de manière à respecter les exigences légales, en particulier l'art. 155 de l'ordonnance sur la radioprotection (ORaP).
- 3 Le niveau de référence du radon correspond à la concentration de gaz radon dont le dépassement implique la mise en œuvre de mesures de protection conformément à l'art. 166 de l'ORaP. Un niveau de référence de 300 Bq/m³ s'applique pour la concentration annuelle moyenne de radon dans les locaux où des personnes séjournent régulièrement durant plusieurs heures par jour.

Article 47 Énergie

- 1 Selon la LCEn, les bâtiments neufs au bénéfice d'un label de qualité énergétique officiel peuvent bénéficier d'un bonus allant jusqu'à 10% de l'indice brut d'utilisation du sol maximal. Dans le présent plan spécial, le bonus ne peut pas augmenter la somme des surfaces de plancher (SP) fixée à 28'000 m² au maximum, ni la somme des surfaces utiles principales (SUP), de dégagement (SD) et de construction (SC) fixée à 18'500 m² au maximum.
- 2 L'éclairage extérieur, public ou privé doit être efficace énergétiquement et respectueux de l'environnement (réduction nocturne ou extinction avec détecteur de présence, réduction de la pollution lumineuse, orientation de la lumière vers le sol, etc.). Cet éclairage doit répondre aux normes SN EN 13201 de l'Association suisse pour l'éclairage public.

7. Dispositions finales

Article 48 Disponibilité des terrains

Le site du plan spécial est situé dans un secteur stratégique (pôle de logement) du plan directeur cantonal (fiche U13) et les dispositions de la LCAT relatives à la disponibilité des terrains (art. 47a et ss LCAT) s'appliquent.

Article 49 Inscriptions au registre foncier, servitudes et conventions

- 1 Avant sa sanction par le Conseil d'État, le plan spécial "Beauregard-Dessus" doit faire l'objet d'une inscription au registre foncier pour une mention d'inconstructibilité sur toutes les surfaces non constructibles (situées en dehors des périmètres d'évolution des constructions, de l'emprise du bâtiment à maintenir et de l'emprise de la construction existante), compte tenu de l'application du regroupement des constructions au sens de l'art. 68 LCAT.
- 2 Avant la sanction du plan spécial par le Conseil d'État, une servitude de passage grevant le bf 5441 au bénéfice du bf 7258 doit être inscrite au registre foncier.
- 3 Avant la sanction du plan spécial par le Conseil d'État, le propriétaire doit délivrer une promesse irrévocable de constitution :
 - > d'une servitude de passage public nord-sud pour piétons et vélos, correspondant à l'aire publique de mobilité douce ;
 - > d'une servitude de restrictions de construction et d'aménagement au profit de la Commune de Neuchâtel pour le maintien des espaces de détente, des places de jeux et des plantations obligatoires et compensatoires ;
 - > d'une servitude d'usage et de passage à pied et pour tous véhicules, permettant l'accès au parking souterrain par les éventuels usagers extérieurs au quartier et l'usage de la ou des places de stationnement qui leurs sont attribuées ;
 - > d'une servitude pour les équipements publics (canalisations, conduites) traversant le bf 17357.
- 4 Au plus tard dans le cadre de la première demande de permis de construire des bâtiments, les servitudes mentionnées à l'al. 3 doivent être inscrites au registre foncier. Si le plan spécial est réalisé en deux étapes, l'inscription au registre foncier s'applique a minima à la partie réalisée.
- 5 Avant la sanction du plan spécial par le Conseil d'État, une convention de droit privé entre la Commune et le requérant doit être signée, traitant :
 - > de l'aménagement des espaces publics sur le domaine public de l'avenue Edouard Dubois et sur le bf communal de la rue Gabriel Lory ;
 - > de la création du passage public nord-sud pour piétons et cyclistes ;
 - > de la mise à disposition du terrain nécessaire à la réalisation du ou des points de collecte des déchets.

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

- 6 La convention mentionnée à l'al. 5 doit être mise en œuvre au plus tard dans le cadre de la première demande de permis de construire des bâtiments.
- 7 Dans le cadre des demandes de permis de construire des bâtiments, une servitude de droit privé doit être inscrite pour les éventuelles places de stationnement au profit d'usagers extérieurs, doublée d'une mention au registre foncier.

Article 50 Entrée en vigueur

- 1 Le plan spécial "Beauregard-Dessus" entre en vigueur dès la publication de sa sanction par le Conseil d'État dans la feuille officielle.
- 2 L'entrée en vigueur du plan spécial "Beauregard-Dessus" est effective à condition que les mentions, promesses irrévocables et conventions soient respectivement inscrites ou ratifiées conformément aux prescriptions de l'art. 49.

23-001

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant l'adoption du Plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus »

Le président, **M. Christophe Schwarb**, informe :

- Préalablement à l'examen de ce rapport et des amendements qui ont été déposés sur le règlement en tant que tel – puisque nous adoptons un rapport et un règlement, nous allons donc examiner celui-ci – vous avez reçu un ajout concernant l'annexe 3 de ce document.

Il s'agit d'un ajout purement formel, mais je dois quand même vous communiquer deux informations sur cette annexe 3, qui s'appelle « Modification partielle du plan de stratégie d'aménagement ». Tout en dessous, puisque vous n'avez pas les documents originaux qui ont été déposés, vous avez vu que nous avons reçu un ajout qui dit ceci : « Périmètre du plan spécial Beauregard-Dessus : le périmètre soumis à plan de quartier 5 Beauregard est abrogé ».

Il s'agit donc d'adopter un nouveau règlement qui abroge le règlement actuellement en vigueur.

Vous devez savoir aussi que le document sur lequel nous discutons aujourd'hui a été déposé par l'auteur du projet Urbaplan, signé par le Conseil communal et validé par le conseiller d'Etat, chef du Département territorial et de l'environnement. Comme il y a un certain nombre d'amendements, il n'est pas exclu que, suivant les résultats de nos discussions de tout à l'heure, ce rapport doive repartir au département pour une nouvelle validation.

M. Alain Rapin, vice-président de la Commission du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, déclare :

- Le projet a été présenté par la conseillère communale, Mme de Montmollin, et son chef de service. La commission vous transmet ses considérations.

Ce projet immobilier, proposé par le Fonds immobilier de la Banque Bonhôte, est un beau projet, reconnu par l'ensemble de la commission, qui s'intègre dans le futur PAL, et ce n'est pas le président de la Commission PAL qui vous dira le contraire.

Les quelques faits qui ont paru importants et positifs à la commission sont les suivants :

- 180 logements avec 20 % de LUP permettant une attractivité résidentielle.
- 20 appartements avec encadrement, permettant une mixité sociale, démographique, réduisant le nombre de véhicules.
- De grands espaces verts aménagés en prairie fleurie, ce qui nécessite moins d'entretien.
- La densité a été maîtrisée pour conserver la qualité du site.
- Conservation de la Villa Matile, transformée en maison de quartier pour donner vie à ce site.
- Un accent sur la mobilité douce avec la proximité de la gare et des bus.
- Le respect des 70 % de véhicules, offrant 134 places de parc, et 16 places à disposition des habitants du quartier, une solution de *car sharing* et une dizaine de logements sans voiture. Pour la commission, il s'agit d'un gros effort réalisé de ce côté-là. Il est important que les voitures disparaissent en sous-sol permettant de garder une voirie libre pour la mobilité douce avec la mise à 30 km/h du secteur Edouard-Dubois.
- Selon les normes VSS actuelles quelque 470 places pour vélos seront réalisées.

Quelques points interpellent la commission :

- La possibilité de se connecter à un chauffage à distance s'éloigne. Le projet de Viteos se fera certainement, mais dans quels délais sachant que la priorité est fixée par des investissements dans les Montagnes ? Une solution PAC et pellets, ainsi qu'une installation photovoltaïque permettront de respecter les normes.

- Une question s'est posée à notre commission : quelles seront les possibilités de regroupement, de stockage ? Une collecte d'eau de pluie sera-t-elle mise en place pour l'eau sanitaire ?

Concernant l'attractivité résidentielle :

- Afin de doper la vie du quartier, l'installation de commerces ou de services au rez-de-chaussée sera-t-elle réalisée ? A titre personnel, je cite un exemple dans un quartier de la banlieue ouest, d'où je viens, soit le quartier Cudeau-du-Haut : des commerces au rez-de-chaussée étaient initialement prévus et finalement abandonnés, pour ne faire place qu'à des appartements. A suivre, donc.

Concernant les finances :

- Les frais pour l'aménagement des rues adjacentes et des raccordements du quartier sur le domaine public sont encore à déterminer. Les travaux ont-ils pu être estimés ?

Concernant la mobilité :

- Seules 8 places de parc pour les commerces et activités de service ont été prévues. Qu'en est-il des visiteurs ? Une mutualisation est souhaitée en soirée.
- Le rapport sur la mobilité devrait nous donner d'autres informations concernant le report sur le réseau routier de ces nombreuses voitures. Cela sera-t-il pris en compte dans ce rapport ?

Concernant l'accueil scolaire et parascolaire :

- Planification de l'accueil des enfants du quartier : de l'espace à Vauseyon et dans le collège provisoire de Beauregard, mais qu'en est-il de la réfection des collèges des Charmettes, Vauseyon et Serrières ? Est-elle planifiée en même temps ?

La commission a préavisé favorablement ce rapport à l'unanimité.

M. Jonathan Gretilat, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Avec le projet de plan spécial Beauregard-Dessus, notre Parlement a l'occasion de traiter de sujets fondamentaux pour notre ville de 45'000 âmes : construction de logements, densification du bâti en milieu urbain, fixation de règles en matière sociale et environnementale pour la création d'un nouveau quartier, ou encore organisation du vivre-ensemble au sein de notre commune.

En cela, le projet qui nous est soumis par le Conseil communal mérite d'être salué tout particulièrement. Il est globalement de très bonne facture et semble avoir fait l'objet d'un remarquable travail de collaboration entre le propriétaire privé des parcelles concernées et les services de

l'administration communale, avec un résultat prévisible qui s'avère attractif et séduisant. La touche typique de l'actuelle direction de l'urbanisme doit être particulièrement relevée.

Bien évidemment, en examinant de manière approfondie un tel dossier, un législatif tel que le nôtre peut se sentir autant frustré que satisfait : en effet, arrivé au bout d'un long processus, il devient extrêmement difficile de faire autre chose que de valider le projet d'un seul tenant, au risque, sinon, de le faire échouer dans son entier.

Le groupe socialiste a donc pris le parti de soutenir le projet sans chercher à en modifier formellement la substance : il en relève, d'une part, les points positifs, mais également les points négatifs, dont il appelle instamment le Conseil communal à tenir compte dans la suite du processus et dans la phase de mise en place concrète du plan spécial.

Tout d'abord, nous tenons à exprimer toute notre satisfaction de constater que ce plan spécial acte enfin l'exigence que tout nouveau projet de construction comporte au minimum 20 % de logements d'utilité publique à loyers abordables, dont une part d'appartements avec encadrement, et cela d'emblée.

Pour notre groupe, cette exigence est indispensable, à la fois pour favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle dans les nouvelles constructions, et pour lutter contre le prix excessif des loyers sur le marché du logement, actuellement en situation de pénurie dans notre commune. Nous sommes également satisfaits qu'un tel projet mette en valeur une surface importante actuellement non bâtie en plein milieu de l'agglomération. Il respecte ainsi l'exigence d'une densification accrue du milieu urbain, tout en intégrant la problématique essentielle de la durabilité.

La mise en place d'un nouveau cheminement de mobilité douce, librement accessible au public, entre l'avenue Edouard-Dubois et la rue Gabriel-Lory doit aussi être saluée.

La volonté exprimée par le propriétaire de mettre en place, pour les habitant-e-s du quartier, un espace communautaire à la Villa Matile, ainsi que des espaces intergénérationnels de détente, de rencontre et de jeux, est également remarquable. Aussi, nous appelons vivement à ce que cela soit véritablement concrétisé, tel qu'annoncé dans le rapport, sans en rester au stade de vœu pieux.

Revers de la médaille, toutefois : notre groupe tient à exprimer également certaines préoccupations et remarques critiques envers le projet actuel de plan spécial.

Tout d'abord – et nous l'avons déjà largement dit à l'occasion du projet de la Possession à Cormondrèche – il nous paraît toujours aussi

problématique de décider de l'affectation à long terme de secteurs particulièrement stratégiques en matière de développement urbain – surtout de rares surfaces encore non bâties – en amont et indépendamment de la révision du PAL à venir.

En effet, nous allons ainsi acter – sans véritables discussions ni débats – des notions aussi essentielles que : le taux de densification visé, l'emplacement des pôles de logements d'utilité publique ou d'appartements avec encadrement, le type et les voies de mobilité entre les différents quartiers de la commune, etc.

La question de la densification visée est d'ailleurs un élément central du projet de Beauregard-Dessus, mais, une fois encore, sans véritable discussion. L'indice d'utilisation du sol théoriquement possible aujourd'hui dans ce secteur est de 0,8 point. Il passera à 1,0 point, sur un maximum possible de 1,2 point, selon les indications qui nous ont été transmises en commission.

Alors, pour une nouvelle zone bâtie en milieu urbain, est-ce trop ou, au contraire, insuffisant ? Sur la base de quels critères pouvons-nous le définir ? Quels sont les avantages et inconvénients respectifs, à la fois pour les propriétaires concernés et pour la collectivité ? Voilà autant de questions essentielles pour lesquelles un débat démocratique aurait fait sens, ce que, hélas, le présent projet ne permet pas.

De manière totalement connexe à cette problématique, il y en a une autre tout aussi sensible : celle de la plus-value dont bénéficiera le propriétaire, de par la hausse des possibilités de construire offertes en comparaison à la planification actuelle.

Le Conseil communal a-t-il pris la peine de calculer le montant théorique de la plus-value dont le propriétaire bénéficiera ainsi, cumulée à l'avantage de la suppression ponctuelle de l'alignement traversant les parcelles ? Il faut en effet savoir qu'en raison de la densification accrue, mais néanmoins toujours limitée, la plus-value dont bénéficiera le propriétaire de par le changement d'affectation fera l'objet de zéro franc de rétrocession en faveur de la collectivité. Aucune taxe de plus-value ne sera due par le propriétaire, malgré l'augmentation des possibilités de construire offertes par ce plan spécial. Vous me direz que c'est la loi cantonale qui le prévoit, mais le projet est néanmoins réalisé sur cette base. Dont acte.

Un autre aspect du projet est source d'inquiétude au sein de notre groupe : l'augmentation importante de la charge de trafic entre l'avenue Edouard-Dubois et le carrefour de Vauseyon, déjà actuellement problématique, notamment aux heures de pointe. Le Conseil communal a-t-il vraiment procédé à une évaluation circonstanciée des conséquences de

l'augmentation prévisible, compte tenu de l'étroitesse de la rue, sa forte fréquentation par des poids lourds et le trafic de transit, ainsi que le nombre de nouveaux habitants prévus par le plan spécial ?

Nous n'avons pas été convaincus par les explications apportées à ce sujet en commission par le Conseil communal. Aussi, nous l'appelons à réévaluer la situation et à venir avec de nouvelles propositions – voire une adaptation des voies de circulation – à l'occasion des prochains rapports et crédits annoncés en lien avec les réaménagements envisagés à l'avenue Edouard-Dubois. A défaut, nous craignons vraiment que l'on se dirige vers une asphyxie de tout le secteur, ce qui a de quoi constituer une préoccupation légitime pour les nombreuses personnes qui habitent dans les quartiers environnants.

Il me reste encore deux points critiques à relever. Tout d'abord, la question des servitudes exigées de la part de la Ville au propriétaire. A ce sujet, nous regrettons que les volontés exprimées de part et d'autre dans le rapport – en lien, notamment, avec la promotion de la vie locale, les échanges culturels et sociaux, ainsi que les usages publics des espaces extérieurs – ne fassent pas l'objet de dispositions plus contraignantes dans le règlement du plan spécial et dans les servitudes qui grèveront les nouvelles parcelles. En effet, il serait favorable à tous de s'assurer que les espaces publics au cœur du plan spécial – idéalement situés entre homes, écoles, structure d'accueil et logements – puissent être accessibles à tous les habitants du quartier, et non pas aux seuls futurs résidents. Or, tel n'est pas le cas en l'état, et cela dépend de la seule bonne volonté du propriétaire. Si nous n'en doutons pas aujourd'hui, rien ne garantit que ce sera toujours le cas dans 10 ou 15 ans. Il est bien regrettable d'avoir manqué le coche sur ce point.

Enfin, la dernière critique concerne le volet énergétique du projet. Mais la faute n'est pas à imputer au propriétaire, ni véritablement au Conseil communal, mais plutôt à l'entreprise distributrice d'énergie, dont notre commune est pourtant actionnaire à 47 %. En effet, il est vraiment incompréhensible que le futur projet doive déployer ses propres infrastructures de chauffage, en sachant que l'ensemble du secteur doit voir se déployer, à moyen terme, un système de chauffage à distance.

Pourquoi, avec la réalisation du plan spécial, n'était-il pas possible, de la part de l'entreprise concernée, d'anticiper l'installation du réseau de chauffage à distance pour ce secteur ? Pour nous, c'est vraiment incompréhensible, en plus d'être aberrant, vu la problématique énergétique dont nous allons encore largement parler ces prochains mois et années. Comprenez cela comme un coup de gueule du groupe socialiste, adressé particulièrement au distributeur d'énergie – dont nous sommes le principal actionnaire – pour son peu de considération envers

la politique énergétique voulue par notre commune. Tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se brise...

Néanmoins, sur la base de toutes ces considérations, en remerciant en particulier le Conseil communal d'avoir porté une oreille attentive à nos différentes remarques et interrogations, notre groupe acceptera l'arrêté adoptant le plan spécial « Beauregard-Dessus ».

S'agissant des différents amendements déposés par les groupes, nous attendons volontiers leur présentation par leurs auteurs respectifs, de même que la position du Conseil communal à leur sujet, suite à quoi nous solliciterons une brève suspension de séance pour nous prononcer.

M. Jules Aubert, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Voilà un rapport enthousiasmant, et notre groupe se réjouit de voir se concrétiser prochainement un projet ambitieux, qui rend honneur au fonds qui le propose et qui le porte. Ce plan spécial, sur lequel notre Autorité doit prendre position aujourd'hui, se caractérise par ses dimensions pluridimensionnelles qui en font l'envergure et l'intérêt.

Tout d'abord, il convient de relever l'aspect stratégique du lieu qui accueillera ce projet, en plein cœur de la commune fusionnée, et entouré de toutes les infrastructures nécessaires aux futurs utilisateurs des logements qui sont à naître. En termes de densification d'une cité, le traitement de cette parcelle s'inscrit donc parfaitement dans la stratégie que doit déployer la Ville de Neuchâtel pour assurer une utilisation rationnelle et intelligente de son territoire.

Il y a également lieu de rapporter le soin qu'a mis le fonds Bonhôte à élaborer ce futur chantier en partenariat avec la Ville et le Canton, en décidant d'organiser un concours d'architecture afin de s'assurer de la qualité urbanistique et esthétique du projet, quand bien même aucune règle ne le contraignait à le faire. Nous ne pouvons que nous réjouir d'un partenariat de cette nature.

Indépendamment des qualités urbanistiques et esthétiques du projet telles que précitées, on peut encore relever la pertinence des choix environnementaux et sociaux qui sont faits ici. D'une part, les plans nous montrent une grande sensibilité pour conserver des espaces végétalisés, qui sont primordiaux pour le développement d'une biodiversité en ville et pour assurer le bien-être des futurs locataires. D'autre part, la diversité des logements qui seront construits assure une mixité sociale et intergénérationnelle qui rend ce projet très complet. Enfin, la conservation de la Villa Matile permettra à cette nouvelle communauté de déployer des activités dans un lieu central, accueillant et propre à animer la vie du quartier.

Le nombre de places de parc incorporées à ce projet – et contrairement à ce que semble penser le groupe VertsPopSol – est en parfaite adéquation avec la transition que doit conduire notre collectivité sur le plan environnemental. Il convient de rappeler que ce quartier manque déjà d'infrastructures de stationnement, et qu'un certain nombre de places seront réservées aux habitants de cette zone.

Avec un total de 134 places, ce projet tient déjà compte, qui plus est, du facteur de réduction des véhicules en ville. S'il est heureux de croire que nous pourrions bientôt nous passer de voitures dans les centres urbains, il convient de relever que ces changements doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement qui sont, à ce jour, encore défailtantes. Opérer des changements brutaux sans avoir conduit précédemment de modifications sensibles dans l'offre de transports en commun, notamment, nous renvoie à notre responsabilité politique, qui nous impose une réflexion globale pour assurer une transition intelligente et qui puisse se faire harmonieusement avec la population. Nous soulignerons encore que plus de 400 places pour les vélos ont été prévues dans ce projet.

En observant de près ce projet, on constate donc que le fonds d'investissement Bonhôte a su, avec une grande intelligence, allier une densification rationnelle du lieu – en n'exploitant que partiellement les possibilités qui existaient – à la conservation d'espaces de verdure. En outre, ce plan spécial constitue une plus-value particulièrement intéressante en termes de politique de domiciliation et de fiscalité pour notre commune.

Enfin, le tact avec lequel le fonds Bonhôte a su communiquer sur les lignes directrices de ce projet avec la population avoisinant le bien-fonds en question démontre la volonté de s'intégrer à une vie locale déjà existante, sans en troubler le fonctionnement, mais en y apportant une nouvelle dynamique enthousiasmante pour le quartier. Le nouveau parc accessible à tous témoigne de cet apport réjouissant pour les habitants de cette région de la ville.

Vous l'aurez compris, notre groupe est heureux de pouvoir approuver un tel rapport et de voir une initiative privée concrétiser un projet qui répond aux lignes stratégiques dessinées par notre commune, le tout dans le respect du lieu, de ses habitants et des espaces verts.

Notre groupe, avant de conclure sur ce rapport, souhaiterait encore avoir une réponse aux deux questions qui ont surgi lors de nos discussions. La première concerne les aspects financiers traités au point 7. Il est écrit : « Les frais de cession au domaine public de la rue Gabriel-Lory et de la création de la servitude de passage public décrits au chapitre précédent seront pris en charge par la Ville ». A combien s'élèvent ces coûts et quelle

sera la charge financière concernant ce raccordement à l'espace public pour la Ville ?

La deuxième question concerne la compensation écologique évoquée en page 9 du rapport. Qu'y avait-il sur ce bien-fonds qui justifie que l'on demande une compensation écologique, malgré la conservation de l'ensemble de ce parc ?

Nous profitons encore de cette tribune pour remercier tous les acteurs qui ont permis la construction d'un projet de cette envergure – et particulièrement le fonds d'investissement Bonhôte et le Conseil communal – et accepterons à l'unanimité ce rapport, sous réserve de la suite qui sera donnée aux divers amendements déposés par la gauche.

Mme Johanna Lott Fischer, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- Même si une partie de notre groupe aurait préféré une simple revalorisation écologique de ce site – l'un des derniers espaces en ville encore non construit – le projet nous satisfait globalement.

Il a tout pour plaire : beau à regarder, intelligemment construit au bord de la parcelle, permettant de préserver une partie du terrain dont la structure du sol ne sera pas touchée, avec un axe traversant réservé aux piétons et aux cyclistes, la revalorisation écologique des espaces verts, des lieux de rencontre pour les habitants et le voisinage, la préservation de la Villa Matile pour des activités communautaires, la diversité des logements pour une mixité sociale et intergénérationnelle, etc. Mes préopinants en ont déjà largement fait les louanges.

Mais – et vous l'avez compris en recevant nos amendements au règlement du plan spécial – tout n'est pas parfait aux yeux de notre groupe. Si la plupart de nos amendements concernent les aménagements extérieurs et ont pour but d'augmenter leur valeur écologique et leurs qualités, nous demandons aussi de diminuer le nombre de places de parc et d'associer les travaux de génie civil en souterrain.

Comme expliqué dans le rapport au chapitre 4.5, la base de calcul pour les besoins en stationnement est un taux de satisfaction de 70 %. Or, ce chiffre reflète la situation *actuelle* des ménages avec voiture en ville de Neuchâtel. Cela veut dire qu'à peu près 30 % des ménages n'ont pas de véhicule privé.

Notre groupe est d'avis que, pour une construction qui est faite pour les 50 à 100 prochaines années, il ne faut pas se baser sur l'état d'aujourd'hui, mais prévoir les évolutions futures. Dans des villes comme Berne ou Bâle, le taux de ménages sans voiture est déjà de plus de 50 %.

La situation idéale de Beauregard-Dessus, directement desservi par deux lignes de bus et à proximité du nœud de transports publics de Vauseyon, ainsi qu'à moins de 500 mètres de la gare de Serrières, permet, à notre avis, de baisser le taux de satisfaction à 50 %. En plus, le règlement prévoit que le parking puisse être mis à disposition pour des véhicules partagés. Ainsi, plus besoin d'avoir sa propre voiture.

La mise à disposition d'un certain nombre de places de parc pour les besoins du voisinage devrait être clairement stipulée dans le règlement. Pour ne pas augmenter globalement la charge de trafic dans le quartier – un souci déjà mentionné par le groupe socialiste – un nombre égal de places de parc bleues sera-t-il retiré de l'espace public ? Une étude a-t-elle été faite pour déterminer les besoins du voisinage ?

Notre groupe va soutenir l'amendement du groupe vert/libéral. D'ailleurs, la réduction de la taille du parking souterrain peut avoir une influence très positive sur l'énergie grise du projet. Nous espérons donc que vous nous suivrez. Ce beau projet deviendra encore plus exemplaire. Une partie de notre groupe s'abstiendra ou refusera le projet si nos amendements ne sont pas acceptés.

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

- Le groupe vert/libéral a pris connaissance du plan spécial valant permis de construire et trouve que le projet prévu est, dans son ensemble, un très bon projet, qui prend en compte, dans une large mesure, les différentes dimensions du développement durable.

Un élément nous semble néanmoins manquer dans la proposition de règlement qui nous est soumise. En effet, aucune exigence n'y figure quant aux matériaux à utiliser pour la construction et les aménagements extérieurs, ou en lien à une diminution de l'empreinte écologique de ceux-ci. Pourtant, nous le savons, les méthodes de construction actuelles influencent de manière déterminante, et pour plusieurs décennies, l'impact des bâtiments sur l'environnement.

Avec l'adoption du Plan climat par le Grand Conseil en début de cette année, et son objectif de neutralité carbone d'ici 2040, le cadre pour le canton est posé et les communes ont un rôle central à jouer. Chaque occasion doit être saisie pour aider à concrétiser cet objectif, et le plan spécial et son règlement que nous débattons ce soir en est une.

Souvent oublié, l'impact écologique des constructions neuves et de leurs aménagements est très important. Actuellement, les matériaux pour le secteur du bâtiment sont responsables d'environ 10 % des émissions de gaz à effet de serre produites par la Suisse. Surtout, cet impact peut, dans une large mesure, être atténué, voire évité.

Afin de réduire efficacement cet impact, les mesures doivent prendre en compte l'ensemble du cycle de vie des bâtiments, y compris les processus de construction et de réfection, ainsi que la fabrication des matériaux de construction. Dans la construction, l'énergie grise constitue l'indicateur de référence pour mesurer l'impact sur l'environnement d'un élément de construction ou d'un bâtiment, en matière de fabrication et d'élimination.

Pour les constructions neuves, celle-ci est souvent supérieure à l'énergie d'exploitation de la durée de vie du bâtiment. Tenir compte de manière conséquente de l'énergie grise – de la planification stratégique à la réalisation – permet de réduire significativement les impacts écologiques et – élément important souvent ignoré – abaisse également les coûts de construction.

L'utilisation de matériaux de construction préservant l'environnement, comme les matériaux biosourcés – bois et paille, notamment – y compris les matériaux de récupération – béton recyclé – permet de réduire considérablement l'impact indirect des bâtiments sur l'environnement. De plus, les matériaux de construction recyclés contribuent à préserver les ressources primaires et à économiser de la place dans les décharges, dont la capacité n'est pas illimitée en Suisse. La possibilité de séparer les éléments de construction est une condition à leur réutilisation. Elle contribue non seulement à éviter les déchets, mais aussi à réduire la charge environnementale découlant de la fabrication de nouveaux éléments de construction.

C'est pour cela que nous vous proposons un amendement, par l'ajout d'un alinéa sous le chapitre « Energie » du règlement, qui stipule que, lors de la construction, de la rénovation et de l'aménagement extérieur des éléments de construction respectueux de l'environnement doivent être privilégiés, comme des matériaux biosourcés et des matériaux de construction récupérés. La séparabilité des éléments de construction et la réutilisation d'éléments de construction doivent également être garanties.

Par l'adoption de l'amendement, le Conseil général signale clairement aux promoteurs que les projets d'envergure sur le territoire communal doivent être conçus et réalisés de manière à minimiser leur impact environnemental.

Pour autant que l'amendement proposé soit accepté, le groupe vert'libéral va soutenir l'adoption du plan spécial à l'unanimité. Nous allons également soutenir les amendements du groupe VertsPopSol.

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, déclare :

- Merci aux groupes de leurs prises de parole et de leurs nombreuses questions. Cela démontre bien l'importance de ce dossier dans un quartier qui constitue un site stratégique de développement pour notre ville.

En effet, le terrain à Beauregard-Dessus dispose d'une orientation idéale, face au lac. Depuis 2017, le propriétaire de la parcelle a mené, en partenariat avec la Ville de Neuchâtel, une procédure exemplaire, qui a permis, notamment au travers d'ateliers et d'un concours d'architecture international, de concevoir le projet équilibré et de grande qualité qui vous est soumis ce soir.

Le plan spécial Beauregard-Dessus prévoit ainsi une densification qualitative, qui répond pleinement aux planifications supérieures. En particulier, il s'inscrit dans les objectifs de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, qui vise notamment à lutter contre le mitage du territoire en développant l'urbanisation vers l'intérieur des villes. Il traduit également les principes fixés par les plans directeurs cantonal et régional, qui font de Beauregard un secteur à densifier en tant que pôle de logements.

De plus, ce plan spécial s'inscrit en totale cohérence avec le projet de révision du PAL en cours, auquel votre Autorité est étroitement associée. Finalement, il est en phase avec les enjeux actuels de notre société, et reprend, à ce titre, les principes en matière de mixité sociale et de durabilité, que votre Autorité souhaite ancrer dans l'ensemble des projets. Et vous avez raison.

Je vous remercie donc de l'accueil globalement très positif de ce projet, que vous avez manifesté au travers de vos interventions. Comme vous êtes nombreux à le relever, il s'agit d'un projet équilibré, qui doit permettre de valoriser un site stratégique dans le respect de l'ensemble des politiques publiques menées par notre Ville.

De nombreuses questions ont été soulevées dans les interventions des groupes sur des thématiques à des degrés politiques et techniques très divers. Je vais donc tenter de répondre de manière détaillée à tous ces points, dans le temps qui m'est imparti. Je traiterai de manière générale les amendements des groupes VertsPopSol et vert'libéral dans cette première intervention, avant d'y revenir, si cela devait être le cas, dans le cadre du débat article par article du règlement.

Je commence donc tout d'abord par les remarques et questions du groupe socialiste. Tout d'abord, j'entends vos réticences à prendre des décisions importantes en matière de développement territorial en amont de la

révision du PAL. Cependant, certains projets sont en cours depuis plusieurs années avec des partenaires, et, à notre sens, il n'est pas souhaitable de stopper toutes ces dynamiques dans l'attente du nouveau PAL. L'entrée en vigueur de celui-ci ne sera d'ailleurs probablement pas immédiate, car, bien que les services de la Ville y travaillent d'arrache-pied afin de pouvoir finaliser un projet avant la fin de la législature, les délais sont courts, les services cantonaux assaillis par les analyses et les préavis des communes, sans compter les délais des probables oppositions.

Dès lors, la position du Conseil communal est d'aller de l'avant sur les projets qui ont un degré de maturité important, tout en s'assurant – et c'est important – qu'ils soient cohérents avec le processus de révision du PAL et avec le cadre donné par les planifications supérieures. Une commission spéciale PAL est d'ailleurs garante de ce processus dans les plans spéciaux. D'ailleurs, je tiens à remercier la commission du PAL, qui fait aussi ce travail en plus d'un travail très conséquent sur les différentes réglementations qui vont être soumises à votre Autorité dans quelques mois.

Ainsi, dans cette optique – et également concernant la question de la densité que vous soulevez – la révision du PAL, comme le plan spécial, doivent tenir compte des objectifs du plan directeur cantonal en matière de logements. En l'occurrence, le secteur de Beauregard est identifié comme pôle de logements, avec une cible de 200 habitants/emplois par hectare, ce qui correspond à l'indice d'utilisation du sol prescrit dans le plan spécial, à savoir 1 au lieu de 0,8 prévu dans le règlement d'aménagement actuel. La question de la mixité sociale et intergénérationnelle est également traitée dans le plan directeur cantonal, et les règles du plan spécial se conforment également à ces dispositions.

Ainsi, le plan spécial est parfaitement en phase avec les objectifs du projet de territoire communal et, que ce soit du point de vue de la densité ou des affectations, il ne restreint pas la marge de manœuvre pour notre nouveau PAL. Pour dire les choses autrement : le nouveau PAL ne poserait pas des objectifs ou des règles différentes si nous devions l'adopter aujourd'hui.

Ainsi, le maître d'ouvrage s'est conformé aux objectifs du plan directeur cantonal en matière de densification. L'indice d'utilisation du sol n'aurait donc pas pu être porté à 1,2, ce qui répond partiellement à la question du groupe socialiste concernant la taxation de la plus-value. Par ailleurs, une surdensification à cet endroit aurait pu avoir des impacts négatifs, notamment en matière de préservation des espaces ouverts et de limitation de la génération du trafic. Ce n'est donc pas un indice sciemment

calculé par le maître d'ouvrage pour contrer la taxation, mais bien le respect du droit supérieur dans ce quartier.

Nous rappelons également ici que la commune n'a aucune marge de manœuvre dans la manière de percevoir cette taxe sur la plus-value, celle-ci étant fixée par la loi cantonale. Cependant, nous relevons qu'en l'espèce, le maître d'ouvrage assume totalement la réalisation d'un cheminement mobilité douce – qui sera grevé d'une servitude d'usage public – qu'il laisse le parc accessible aux habitants du quartier, qu'il contribue financièrement au réaménagement de l'espace public sur l'avenue Edouard-Dubois et sur la rue Gabriel-Lory – je vous dirai tout à l'heure à combien s'élève cette contribution – et le plan spécial a également permis de fixer, dans ce projet, des exigences très élevées, notamment en matière sociale et environnementale. Pour le Conseil communal, tous ces éléments constituent, de fait, une compensation plus que significative, en lien avec l'augmentation de l'utilisation du sol.

Concernant les parcelles voisines non construites, il convient tout d'abord de relever que, par exemple, le collège de Vauseyon n'a jamais fait partie du périmètre soumis au plan de quartier dans le cadre du plan d'aménagement en vigueur. Vous avez raison. Dans la mesure où il s'agit d'une zone d'utilité publique, il bénéficie bien de règles différentes, et son inclusion dans ce plan spécial n'aurait pas été justifiée.

A propos des autres parcelles, il convient de relever qu'il n'est pas possible d'initier un plan spécial ou un plan de quartier dans un périmètre donné, sans l'accord des propriétaires des biens-fonds concernés. C'est pourquoi les propriétaires privés ont été approchés, pour sonder leur intérêt à participer ou non au processus de planification qui vous est soumis ce soir. Aucun d'entre eux n'en a émis le souhait. Dès lors, la constructibilité des parcelles voisines n'étant pas remise en cause par le projet, rien ne s'opposait, pour la Ville, à la non-inclusion de ces parcelles dans le plan spécial. Néanmoins, les services de la Ville veillent, évidemment, à la cohérence de l'aménagement de tout ce secteur.

J'en viens maintenant à la thématique des infrastructures et des accès routiers, qui rejoint également une question du groupe PLR. Vous avez raison, le nouveau quartier générera un trafic supplémentaire sur l'avenue Edouard-Dubois. Toutefois, selon les calculs réalisés par le mandataire spécialisé, les capacités des carrefours à proximité ne devraient pas être dépassées. Les calculs se basent sur une estimation du trafic à l'horizon 2028, qui tient compte du passage à 30 km/h de l'avenue Edouard-Dubois.

Si l'on prend l'axe routier dans son ensemble, le trafic sur l'avenue Edouard-Dubois dépend, notamment, des aménagements sur l'avenue Fornachon et les rues du Tombet et Varnoz. L'objectif, à terme, est bien de réduire le trafic de transit par des aménagements adaptés, et donc de

supprimer au maximum les risques de congestion au carrefour de Vauseyon, même si ce dernier – vous avez raison – reste un point noir à traiter ces prochaines années.

Enfin, l'information étant parue dans la presse pendant les fêtes de fin d'année, on connaît également les intentions de déménagement, à court terme, d'un important générateur de trafic lourd à proximité, ce qui devrait, nous l'espérons, contribuer à un apaisement du trafic sur ces axes et, corollairement, à une amélioration de la sécurité et du confort pour les piétons et les cyclistes.

S'agissant de la question des servitudes, posée par le groupe socialiste – et qui rejoint les préoccupations du groupe VertsPopSol – notamment concernant l'accessibilité des espaces publics compris dans le projet, l'exemplarité de l'entier du processus et les relations de confiance entretenues entre les différents partenaires sur ce projet nous semblent être des garanties suffisantes quant aux intentions du maître d'ouvrage.

Dans tous les cas, une servitude est prévue en est du plan spécial, et nous pensons que ce ne serait pas une bonne solution que celle-ci porte sur l'entier du secteur et du parc. En effet, si l'ensemble de la parcelle devenait en servitude publique, nous devrions certainement – en tant que Ville de Neuchâtel – participer aux coûts de son entretien, avec une prise en charge qui serait importante, également en termes financiers. Nous n'avons donc pas loupé le coche : nous avons fait une pesée d'intérêts, également par rapport aux finances de la Ville et aux coûts d'entretien qui auraient pu être engendrés.

Enfin, même si j'ai bien compris qu'il s'agissait d'une remarque plutôt que d'une question concernant le chauffage à distance et Viteos, les informations récentes montrent que Viteos entend bien prioriser le développement des réseaux à distance et ajuster son calendrier en fonction des projets d'importance, comme celui du plan spécial de Beauregard. Néanmoins, toutes les régions de ce canton ayant de gros projets sur leur territoire, Viteos – et nous avons deux membres au Conseil d'administration – doit malheureusement aussi exercer des priorisations, et tout ne peut pas être réalisé dans les délais des plans spéciaux des communes.

Comme cela a été dit par le représentant PLR, Viteos a des projets de grande importance, notamment en lien avec le projet Vadec-évolution et le chauffage à distance dans les Montagnes. Ainsi, c'est cette problématique qui engendre aujourd'hui une priorisation différenciée sur certains projets de notre ville, qui sont, malheureusement, déjà aujourd'hui à maturité, et qui ne pourront pas être pris en compte dans les meilleurs délais par Viteos. Néanmoins, tous les systèmes énergétiques qui seront

mis en place dans les projets pourront, à terme, être reliés sur les futurs chauffages à distance de Viteos.

Je passe maintenant aux questions concernant le stationnement, qui ont été soulevées à la fois par le groupe VertsPopSol et PLR. Je relève d'ailleurs qu'un groupe s'inquiète qu'il n'y ait pas suffisamment de places de parc dans le secteur, alors que l'autre considère que le projet en compte déjà trop. On peut donc certainement y voir ici le signe que le plan spécial que nous vous proposons atteint d'ores et déjà un équilibre souhaitable en la matière. En effet, en aménagement du territoire, tout est question de pesée des intérêts.

Les offres en stationnement de ce quartier sont aujourd'hui déjà très compliquées et suscitent de grandes craintes de la part des habitants. Dans la situation actuelle, et selon nos analyses, on constate une occupation importante des places sur domaine public, qui ne sont pas du tout nombreuses à cet endroit de la ville. L'offre de 16 places supplémentaires pour les besoins du quartier, proposée dans le parking en ouvrage, doit donc permettre de détendre une situation extrêmement compliquée aujourd'hui. Dans le cadre de l'aménagement futur de la rue Gabriel-Lory, nous devons d'ailleurs veiller à trouver le bon équilibre entre le respect de la sécurité des piétons et des cyclistes, et les emplacements des places de stationnement pour voitures.

Les besoins en stationnement bruts ont été calculés sur ce projet conformément au règlement d'exécution de la loi sur les constructions d'aujourd'hui, en tenant compte, déjà, de l'hypothèse de logements et d'activités décrits dans le rapport explicatif. Par contre, les places dédiées aux logements ont été réduites de 30 % – sachant que le ratio de 1 par la loi cantonale a déjà été réduit à 70 % par la Ville de Neuchâtel – par volonté politique de notre Autorité, en tenant compte, notamment, de l'offre en transports publics, et par analogie avec des projets similaires dans lesquels la Ville a appliqué ce ratio depuis plusieurs années.

La réduction opérée va donc bien au-delà des 10 logements sans voiture. De plus, cette réduction se fait en anticipation à l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'exécution de la loi sur les constructions – révisé par le Canton, mais pas encore adopté – qui exigerait un nombre de places de stationnement similaire à celui proposé dans le cadre du projet. Je dis bien qu'aujourd'hui le nouveau règlement cantonal permettrait de réaliser exactement le même nombre de places que nous vous proposons, sans tenir compte de cet aménagement spécifique.

Pour finir, les affectations particulières – telles que les éco-logements ou les logements avec encadrement – permettent sensiblement d'abaisser les besoins en stationnement et nous nous en réjouissons.

Je tiens déjà à relever ici, avant le traitement des amendements, que le manque de places de parc dans le quartier est une inquiétude majeure pour les habitant-e-s en lien avec ce projet. Selon les nombreuses discussions publiques que nous avons eues avec les associations de quartier du secteur, il est très vraisemblable qu'une réduction significative du nombre de places de parc en ouvrage, telle que demandée par l'amendement du groupe VertsPopSol, conduise à un référendum dès demain sur ce plan spécial. C'est ce qui nous a été annoncé en débat public. Le Conseil communal vous invite donc à suivre le projet tel qu'il vous est présenté, lequel est le fruit d'un travail important de plus de 5 ans, qui a visé à une recherche des équilibres entre la Ville, sa population et les partenaires privés.

J'en viens à la question des coûts liés au réaménagement du secteur et à leur impact sur les finances de la Ville, posée par le groupe PLR, et relayée aussi, je crois, par les groupes socialiste et vert'libéral. Selon une estimation générale – sur la base des surfaces à aménager et des coûts moyens – les travaux sur la portion concernée, d'abord sur l'avenue Edouard-Dubois, sont estimés à environ CHF 500'000.-, assumés à 75 % par la Ville de Neuchâtel et 25 % par le maître d'ouvrage. Cette clé de répartition s'explique par le fait que l'essentiel des travaux concerne le renouvellement des surfaces de roulement et ne découlent pas du projet de plan spécial en tant que tel. Par contre, les coûts des travaux sur la rue Gabriel-Lory sont, quant à eux, estimés à environ CHF 300'000.-, avec une répartition paritaire entre la Ville et le maître d'ouvrage.

Comme indiqué dans le rapport au Conseil général au chapitre 7, les montants nécessaires seront prévus à la planification des investissements, dans le cadre du crédit d'entretien du domaine public, au plus tôt pour l'année 2025 et en fonction de l'avancement de ce dossier. Il convient aussi de préciser que ces aménagements doivent encore faire l'objet d'un projet, qui sera développé parallèlement à la demande de sanction définitive de ce nouvel ensemble immobilier. Les coûts de l'ouvrage seront donc précisés lors de cette phase.

Le groupe PLR s'interroge encore quant à la nécessité d'effectuer des compensations écologiques sur ce terrain, qui semble aujourd'hui en friche. Si le terrain donne une apparence de friche – surtout sur sa partie anciennement agricole – il comporte, par contre, des éléments intéressants du point de vue de la flore et de la faune, en particulier dans les lisières sud et aussi autour de la villa existante. Ces éléments ont été identifiés suite à une étude réalisée par un bureau spécialisé, et c'est sur cette base scientifique que les compensations écologiques ont justement été définies sur ce projet.

Concernant une question sur l'impact des transports publics, nous tiendrons compte de ces aspects dans la suite du développement du projet. Toutefois, je relève que la création d'un nouvel arrêt TransN a été évoquée, mais n'est aujourd'hui pas prévue. D'autre part, la mise en zone 30 d'une portion supplémentaire de l'avenue Edouard-Dubois pourrait, en effet, avoir un impact sur la cadence des transports publics. Mais tout cela, bien sûr, a été analysé de concert avec la société TransN et ne devrait pas poser de problèmes particuliers.

Voilà pour les questions des groupes socialiste et PLR, et il reste encore une question du groupe vert'libéral quant à la durabilité. En matière de durabilité, il est prévu d'appliquer une politique de haute performance énergétique, sans forcément rechercher une labellisation spécifique, même si l'objectif est d'atteindre les standards Minergie, voire Minergie-P.

L'électricité produite par les panneaux photovoltaïques servira à la consommation propre du quartier, l'éventuel surplus pourrait être réinjecté dans le réseau. A ce jour, et en fonction des technologies connues, une solution de stockage de l'énergie électrique n'est pas prévue en l'état. Ce mode de stockage chimique indirect de courant reste encore cher à l'achat – et à l'exploitation également – et est volumineux, en comparaison à ses faibles capacités. La matière première, la production et le recyclage des batteries interrogent également, par rapport à l'empreinte carbone. Mais ce sujet sera, bien entendu, discuté entre le maître d'ouvrage, la Ville et Viteos lors de la planification définitive.

S'agissant de l'eau, chauffée par le biais des panneaux solaires thermiques, elle ne sera pas stockée de façon centralisée, de manière à éviter les pertes sur de grandes lignes hydrauliques. L'eau chaude sanitaire sera donc centralisée par bâtiment, chacun ayant son ballon d'eau chaude sanitaire préchauffée par l'énergie solaire.

Sur le plan des matériaux de construction, l'intention du maître d'ouvrage est de réduire au maximum l'énergie grise du projet, notamment en privilégiant l'utilisation du bois, du béton recyclé – ou même hybride – et d'autres matériaux bas carbone.

Une récupération de l'eau de pluie est prévue et permettra d'alimenter un biotope dans le parc. Par ailleurs, il est envisagé d'utiliser l'eau de pluie pour les WC d'une partie des bâtiments, après une pesée d'intérêts sur les aspects techniques, financiers et de durabilité. Ces éléments doivent être confirmés au stade de la demande de sanction définitive.

Concernant les sept amendements déposés par le groupe VertsPopSol et l'amendement du groupe vert'libéral, nous déplorons qu'ils n'aient pas été discutés en commission, ni même abordés sur leurs principes. Nous comprenons bien que ce type de rapport comprend des éléments

techniques, qui sollicitent de votre part un travail conséquent. Toutefois, il nous paraît regrettable que les amendements ne nous aient été transmis que trois jours – dont deux sur le week-end – avant la séance du Conseil général. C’est un délai extrêmement court pour les analyser de notre côté, et évaluer leur cohérence avec l’ensemble du plan spécial, notamment en coordination avec les différents mandataires, les porteurs du projet et les services cantonaux concernés qui ont analysé le projet.

De plus, ils nous conduisent à traiter de thématiques techniques, dans le cas d’un débat en plénum, sans que la commission compétente n’ait pu se pencher sur ces questions au préalable. Si certains de ces éléments avaient été thématiques lors de la séance de la commission, les modifications auraient pu être intégrées à la proposition qui vous est faite ce soir, ce qui aurait évité de perdre plusieurs mois pour soumettre à nouveau le règlement éventuellement amendé à l’entier des services cantonaux, qui devront repasser le rapport devant le chef du Département du développement territorial.

Voilà pour les remarques concernant la forme. Sur le fond, à l’exception de l’amendement concernant le stationnement – que j’ai évoqué tout à l’heure – le Conseil communal ne combattrait pas les amendements si ceux-ci devaient être conservés par les groupes VertsPopSol et vert’libéral, malgré quelques réserves que j’exprimerai dans le cadre du débat article par article.

De plus, nous tâcherons évidemment – et c’est ce qui est le plus important – d’inclure vos préoccupations actuelles directement dans les prochaines planifications territoriales qui vous seront encore soumises ces prochains mois par de nouveaux plans spéciaux. Comme j’ai déjà pu vous le dire, et malgré l’agacement en raison d’un PAL qui est en cours, je vous répèterai toujours la même chose : nous avons des projets à maturité et nous voulons les mener à terme. Mais dans ces réglementations, dans ces nouveaux projets, nous incluons les différentes remarques qui ont été évoquées en plénum ce soir par les amendements des groupes, afin d’éviter que vous deviez déposer ce genre de questions à futur.

Voilà, j’en ai terminé avec ces brefs propos introductifs généraux...
[Ndlr : rires de l’assemblée]

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- Brefs, brefs... Chacun met le curseur où il veut... Nous en aurions terminé pour le débat d’entrée en matière, à moins qu’une autre personne...

M. Thomas Perret demandant la parole, il se la voit donnée et informe :

- Très brièvement, une précision tout à fait formelle : en tant que rapporteur de la Commission PAL, et sans vouloir me substituer au président de cette dite commission, celle-ci n'a pas été saisie du présent rapport, pas plus que d'autres dossiers concernant des projets spécifiques et non pas l'ensemble du PAL.

La parole n'étant plus demandée, le président, **M. Christophe Schwarb**, relève que **l'entrée en matière** n'est pas combattue et la déclare dès lors **acceptée tacitement**.

ARRÊTÉ CONCERNANT L'ADOPTION DU PLAN SPÉCIAL : EXAMEN DE DÉTAIL

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- Nous devons nous prononcer sur le projet d'arrêté concernant l'adoption du plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus », figurant en page 21 du rapport n° 23-001. Vous avez reçu toute une série d'annexes sur lesquelles il va falloir se pencher, puisque cela fait partie de l'arrêté en question.

Article premier

Le plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus » et son règlement, préavisé favorablement par le Chef du Département du développement territorial et de l'environnement, sont adoptés.

J'en déduis que cet article premier inclut les annexes 1, 2, 5 et 6 que vous avez reçues, les autres articles traitant des autres annexes. Nous devons nous pencher aujourd'hui surtout sur l'annexe 5, qui est le **règlement**.

Formellement, nous passons à l'examen de l'ensemble des articles, mais je vous propose que nous nous arrêtions uniquement aux articles où des amendements sont proposés.

RÈGLEMENT RELATIF AU PLAN SPÉCIAL VALANT SANCTION PRÉALABLE, SECTEUR « BEAUREGARD-DESSUS » (ANNEXE 5)

Les articles 1 à 27 ne sont pas combattus.

A l'article 28, amendement du groupe VertsPopSol, demandant la suppression de l'alinéa 3.

Mme Johanna Lott Fischer, auteure de l'amendement, développe :

- Nous vous proposons de biffer l'alinéa 3, car nous souhaitons que la réalisation de ces espaces de jeux soit garantie. Il y a même une servitude

pour pérenniser ces éléments, aussi nous ne voyons pas l'intérêt de conserver cet alinéa 3.

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, intervient :

- Avant de traiter les amendements, il faut bien se rendre compte que, si nous ouvrons le débat sur les amendements, nous allons éventuellement modifier la réglementation, ce qui va impacter le processus. Je n'ai pas de souci avec cela, mais il faut juste que ce soit très clair pour l'assemblée. Ouvrir et amender la réglementation veut dire reprendre le dossier, le corriger, le faire repasser dans les services cantonaux concernés et le faire revenir ensuite sur le bureau du chef du département cantonal, selon la procédure, dans le cadre de ce nouveau processus d'aménagement du territoire avec plan spécial valant permis de construire.

Il faut savoir que, selon les discussions que nous avons eues avec les services de l'Etat, nous parlons ici de délais allant de 3 mois à une année supplémentaire pour repasser le dossier dans les différents services. Il faut juste que ce soit très clair : si l'on ouvre ces amendements, cela veut bien dire qu'il faut compter des délais entre 3 mois et une année pour ce projet. Ceci même si, sur le fond, la plupart des amendements n'est pas combattue par le Conseil communal, à part celui sur le stationnement. Celui-ci serait d'ailleurs refusé par le Canton, mais je vous expliquerai tout à l'heure ce qu'il en est.

Il y aura donc des impacts sur tout le processus avec le maître d'ouvrage concerné. Il faut juste que ce soit très clair. Vous déciderez bien sûr de la procédure que vous voulez, mais avant d'en venir aux amendements, j'aimerais être sûre que l'assemblée ait bien compris ce que nous faisons.

M. Jonathan Gretilat intervient :

- Je souhaiterais que le Bureau puisse se prononcer sur la manière de faire, car je suis quand même un peu mal à l'aise... Lors du processus concernant les Portes-Rouges, sauf erreur, il y avait eu un amendement portant sur l'arrêté, qui prévoyait des modifications à apporter. Toutefois, je n'ai pas le sentiment que nous avons commencé à examiner chaque document faisant partie du plan spécial. A mon avis, cela pose quand même un petit souci : jusqu'où va notre examen en tant que Conseil général ?

Il serait peut-être bien, quand même, de délimiter ce que nous sommes en train de faire. A mon avis, si un amendement est déposé pour modifier l'un ou l'autre point, il doit figurer dans le projet d'arrêté sur lequel nous

nous prononçons, puisque nous validons l'arrêté et non pas le règlement et toutes les annexes déposés au département.

Si nous allons de l'avant, je souhaiterais quand même que nous fassions les choses correctement et que le Bureau puisse brièvement se prononcer sur la question, cas échéant, recommander aux groupes qui ont déposé des amendements la manière formellement correcte de procéder.

Concernant les questions de fond telles qu'elles ont été soulevées, je pense que nous pourrions en discuter lors de la suspension de séance, que je ne manquerai pas de solliciter à nouveau une fois que les différentes questions auront été tranchées.

Mme Jacqueline Oggier Dudan intervient :

- Je n'ai effectivement pas bien compris : il y a 5 minutes, le Conseil communal nous a dit qu'il aurait intégré avec plaisir les différentes remarques dans le règlement. Cette séance a eu lieu il y a trois semaines. Je ne sais pas pourquoi, il y a trois semaines, cela n'aurait pas retardé le projet d'une année – ou de je ne sais combien de temps – et qu'aujourd'hui, cela le retarderait.

Pour d'autres projets, nous avons pu effectuer des modifications lors de l'examen article par article. Aussi, je ne comprends pas pourquoi nous ne pourrions pas le faire aujourd'hui.

M. Jules Aubert intervient :

- Juste pour bien comprendre : y a-t-il une possibilité d'ouverture ? Parce qu'avant de se poser toutes ces questions, et par rapport à ce que vient de déterminer le Conseil communal, il serait peut-être intéressant de savoir si les groupes qui ont déposé des amendements seraient prêts à entrer en matière pour les retirer. Si c'était le cas, cela nous permettrait d'avancer. Et quelle serait la nature des discussions et des garanties qui pourraient être fournies pour que ces amendements soient retirés, puisque c'est un peu l'enjeu que semble relever le Conseil communal actuellement ?

Aussi, avant d'aller plus loin pour comprendre où se situe juridiquement le problème, les groupes qui ont déposé des amendements pourraient dire s'ils sont prêts à les retirer ou non.

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, intervient :

- Je réponds à la question, qui est légitime. Des amendements en lien avec la surcharge et la charge de trafic ne permettront pas un traitement en une semaine : cela prendra du temps.

Nous avons pris contact avec le SPCH ce matin, lequel nous a répondu cet après-midi : cela demande entre 3 et 6 mois d'analyse. Il ne viendrait certainement qu'avec des aspects de préavis négatif s'agissant du pourcentage demandé aujourd'hui, qui ne respecterait pas la loi actuelle du projet que nous proposons en termes de places de parc. Cela pose donc passablement de questions.

Il est clair que d'autres amendements – par exemple, pour mieux prendre en compte la petite faune, comme les hérissons ou autres – pourraient, je pense, être traités assez vite, même s'ils doivent passer dans différents services du Canton.

Cependant, le problème est que ce rapport de Beauregard est depuis 8 mois dans les services cantonaux pour analyse. Les remarques qui auraient été faites en commission auraient permis d'être intégrées dans un processus de révision en cours dans les services. Toutefois, dès que ceux-ci ont donné leur préavis, le dossier est finalisé et ils traitent les autres dossiers des autres communes.

Au niveau du processus, ils nous ont bien informés que si un dossier revient, il est mis sous la pile et vient après tous les autres. En fait, nous allons devoir de nouveau attendre le processus du SAT, lequel – je vous le rappelle – est surchargé par tous les dossiers déposés aujourd'hui, notamment les PAL communaux. Notre projet viendra après, ils nous l'ont clairement dit.

Ainsi, si nous rouvrons ce projet ce soir, il passera après les PAL. Et c'est bien là tout l'enjeu et les difficultés qui sont les nôtres aujourd'hui, et je vous comprends : ces frustrations sont aussi les miennes, car – je le dis encore une fois – les amendements que vous avez déposés, à part celui du stationnement, ne posent pas de problèmes au Conseil communal. Et je peux vous donner la garantie que, tant le maître d'ouvrage que la Ville peut y répondre positivement.

Toutefois, selon les discussions que nous avons eues cet après-midi avec différents services du Canton, nous devons malheureusement passer après les préavis sur les autres dossiers que le SAT doit traiter. C'est pour cela que cela pose problème. Ce n'est pas parce que ce sont de petites choses, mais parce que nous serons directement recalés dans l'ordre de priorité.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- On est en train de s'égarer... On va faire une suspension de séance. Le Bureau me rejoint et nous reprendrons ensuite nos discussions.

Le président décide une suspension de séance de 20 minutes.

A la reprise des débats, le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- Sur le plan purement réglementaire ou démocratique, le Bureau arrive à la conclusion que nous ne pouvons pas simplement passer par-dessus ces amendements. Indépendamment peut-être de la forme, étant donné qu'il aurait peut-être fallu les déposer en amont. Le fait est que nous allons prendre ces amendements, avec les risques qui vous ont été exposés tout à l'heure, puisque l'article premier du projet d'arrêté dit que nous devons ou pas accepter un plan spécial préavisé favorablement par le chef du département. Suivant les résultats de notre vote de ce soir, ce ne sera plus le cas. Le dossier devra donc repartir à l'étage supérieur. C'est le seul moment, pour le Conseil général, de se prononcer sur ce projet et son règlement. Il n'aura plus son mot à dire par la suite, quelle que soit la décision qu'il aura prise.

Dès lors, pour éviter des débats sans fin, nous allons prendre les amendements l'un après l'autre et les passer au vote. Nous les avons tous lus, nous avons à peu près compris de quoi il retourne. Loin de moi l'idée de vous couper la parole, mais quand même un peu... Nous allons les prendre et les mettre au vote l'un après l'autre.

L'art. 28, al. 3 du règlement a donc fait l'objet d'un amendement qui vise à supprimer cet alinéa. Les raisons nous ont été expliquées. Quelqu'un souhaiterait-il encore prendre la parole ?

M. Jonathan Gretilat, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Je prends la parole pour le groupe socialiste, mais concernant l'ensemble des amendements. Comme vous l'avez compris, nous sommes quand même un peu gênés par la manière dont cela se passe, à plusieurs titres, même si, sur le fond, certains des amendements pourraient peut-être être pertinents.

Néanmoins, le problème est que cela n'a même pas été thématiquement traité dans les travaux de commission. On se rend compte, sur la base de ce que nous dit le Conseil communal, que cela peut poser des difficultés d'application pratique. Vous avez entendu que le groupe socialiste avait aussi un certain nombre de réserves sur certains points, et nous avons appelé le Conseil communal à les prendre en considération. Je l'avais aussi évoqué dans ma première intervention : si nous commençons à entrer dans le détail pour des choses qui ne nous conviennent pas et que nous voulons modifier, nous prenons vraiment le risque que, finalement, plus rien ne se fasse.

Du côté du groupe socialiste, c'est aussi le parti que nous avons pris sur ce projet. Je ne vais pas revenir sur ses qualités et ses défauts. Je pense que nous prenons effectivement un risque en entrant dans le détail des différents amendements qui ont été déposés.

C'est la raison pour laquelle nous proposons de les refuser, en appelant peut-être le Conseil communal à prendre en considération, dans la suite et la concrétisation du plan spécial, les différents aspects relevés par les personnes au travers des amendements.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, intervient :

- Toutes les mains se lèvent... Quand j'ai accédé à cette présidence, Mme Zehr m'a dit : « Vous n'avez pas le droit de donner votre avis ». Donc, je vous passe la parole...

M. Romain Brunner, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- J'aimerais réagir sur plusieurs points. Premièrement, je crois que lorsque l'on a un projet de cette dimension-là, qui – d'après ce que j'ai compris – est passé une seule fois en commission, il est un peu illusoire de s'attendre à ce que tous les points soient traités en commission et que les groupes n'aient ensuite plus rien à dire.

Deuxièmement, je trouve que c'est carrément délicat que le Conseil communal amène un rapport en disant : « Ce rapport est super, il est déjà ficelé, maintenant vous le prenez ou... » Ou rien, en fait. Nous sommes juste là pour tamponner le rapport, dire qu'il est super, se taire et oublier tout le reste. Pour moi, ceci est assez gênant.

De plus, par rapport à l'urgence du projet – et pour répondre à mon préopinant socialiste – madame la conseillère communale a dit, concernant surtout les amendements relatifs à la petite faune, que cela irait finalement très vite, contrairement à la question du parking, qui, apparemment, ne passerait pas. Cela me déçoit, personnellement. A chaque fois, on dit que l'on fait bien, mais, au bout d'un moment, il faut peut-être pousser les gens à vouloir faire un petit peu mieux. Si l'on attend d'améliorer les lignes de bus pour réduire les places de parc, c'est la question de l'œuf ou de la poule : finalement, il n'y a rien qui va se passer. Et l'on voit très bien comment cela se passe dans la société en général : s'il n'y a pas quelques poussées législatives, les gens, finalement, ne font rien.

Tout cela pour dire que ce projet n'est pas à quelques mois près et, à mon sens, il n'y a pas de raison de refuser ces amendements en bloc, sous prétexte qu'il serait reporté de quelques mois.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- On est en train de rouvrir le débat d'entrée en matière... J'ai vu plein de mains qui se levaient... Le PLR se décide pour savoir qui va prendre la parole...

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

- Pour compléter ce qui vient d'être dit par mon préopinant : il y a quand même un problème de fond. C'est-à-dire que certaines des remarques qui ont été faites avaient déjà été évoquées la dernière fois que nous avons regardé de plus près un plan spécial et le règlement qui l'accompagnait.

A l'époque, nous nous étions mis d'accord de ne pas entrer en matière et de ne pas discuter sur le règlement, justement parce que nous partions du principe que cela serait repris dans le prochain plan spécial. Et nous nous retrouvons dans la même situation aujourd'hui, en tout cas concernant les éléments que nous avons amenés dans notre amendement. Nous avons déjà évoqué le besoin de prendre en compte la matérialité de la construction. En fait, c'est ce que nous faisons, mais cela ne figure pas dans le règlement.

Il faut noter un élément important : si l'on ne fait pas figurer les choses dans le règlement, ni les promoteurs, ni les urbanistes qui accompagnent ce genre de projet n'y pensent. Le fait que cela figure dans le règlement fait en sorte que cela devienne par la suite quelque chose de logique et qui est pris en compte automatiquement. C'est pour cela qu'il est très important pour nous d'avoir cette modification des règlements.

J'aimerais encore dire une chose : je pense qu'au vu des discussions que nous menons ce soir et du temps que nous passons, compte tenu que ce ne sont pas de petits projets, mais de grands projets qui impactent significativement notre commune, cela vaudrait peut-être la peine que nous réfléchissions à la façon dont ils sont traités en commission. Il serait probablement logique et il serait bien qu'ils soient traités deux fois en commission, afin que les groupes puissent se prononcer et amener leurs modifications lors de la deuxième séance de commission. Cela éviterait ainsi des débats tels que ceux que nous avons ce soir.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- Sauf erreur de ma part, tous les groupes sont représentés au Bureau du Conseil général et peuvent venir avec des propositions de modifications ou d'améliorations de notre règlement général. Je ne sais pas si j'avais le droit de le dire, mais je le dis quand même... *[Ndlr : rires de l'assemblée]*

M. Jules Aubert, porte-parole du groupe PLR, intervient :

- Le groupe PLR se ralliera à la position du groupe socialiste. Il faut peut-être souligner aussi que nous avons quand même eu deux séances de commission : une première pour nous présenter le projet, et une seconde, après la présentation du projet, pour nous soumettre le rapport.

Aussi, nous aurions pu, dans un premier temps, avec les éléments qui nous étaient présentés en primeur, discuter avec nos groupes, ce qui a été fait dans certains partis.

D'autre part, on ne peut pas demander à un Conseil général de milice et à un Conseil communal d'avoir trois à quatre séances de commission sur de tels projets. Il existe aussi la possibilité de questionner le Conseil communal en marge de ces séances. Je crois que venir avec sept amendements trois jours avant le plénum, c'est aussi un peu corrompre la nature des débats qui doivent être conduits en assemblée plénière. Aussi, sur cette base, le groupe PLR refusera également les amendements proposés.

VOTE DES AMENDEMENTS

Amendements du groupe VertsPopSol

Article 28 : suppression de l'alinéa 3

Article 28 – Espaces de détente, de rencontre et de jeux

~~³ Si les espaces de jeux ne peuvent être réalisés ou ne peuvent l'être que partiellement, une contribution compensatoire, correspondant au coût d'aménagement de la surface minimale requise, doit être versée au Fonds communal pour les espaces de jeux. Elle est exigible lors de l'octroi du permis de construire. Son montant est indiqué dans le règlement des taxes et émoluments.~~

Soumis au vote, l'amendement à l'art. 28 est **accepté** par **22 voix contre 19 et 0 abstention.**

Article 29 : Modification de l'alinéa 1

Article 29 – Arbres

¹ Conformément au règlement d'aménagement, au moins 35 arbres à moyen ou grand développement doivent exister ou être plantés sur le bf 17357.

Soumis au vote, l'amendement à l'art. 29 est **refusé** par **21 voix contre 20 et 0 abstention.**

Article 30 : Modification de l'alinéa 1

Article 30 – Plantations

¹ Toutes les plantations du plan spécial doivent être réalisées avec des espèces indigènes ou des variétés horticoles **de culture biologique et** issues d'espèces indigènes, adaptées à la station. Il est possible de planter des espèces non indigènes adaptées à la station exclusivement pour les arbres et arbustes situés dans les lieux à fortes contraintes, potentiellement plus fortement impactés par les changements climatiques.

Soumis au vote, **l'amendement à l'art. 30 est refusé par 21 voix contre 20 et 0 abstention.**

Article 31 : Nouveaux alinéas 3 et 4

Article 31 – Faune

³ (nouveau) **Les aménagements extérieurs tiennent compte de la perméabilité du secteur pour la petite faune (p. ex. le hérisson).**

⁴ (nouveau) **Les espaces verts bénéficient d'une gestion différenciée et comprennent des zones extensives offrant nourriture et refuge à la petite faune et aux insectes. Au minimum 2 hôtels à insectes sont installés dans le secteur.**

Mme Jacqueline Oggier Dudan intervient :

- Je pense que, dès le moment où l'on a changé un article, on peut très bien adopter également les autres. Pour la petite faune, j'aimerais quand même rappeler qu'en milieu urbain, il n'y a pas que les oiseaux : il y a aussi la petite faune, par terre, et c'est hyper important de ne pas lui bloquer le passage, de garder la connexion, d'avoir cette perméabilité.

Il y a également les insectes à favoriser, que ce soient les abeilles sauvages ou autres insectes qui servent de nourriture aux oiseaux, que l'article veuille favoriser. Il est vraiment important de prendre toute la faune en considération en milieu urbain.

Soumis au vote, **l'amendement à l'art. 31 est refusé par 21 voix contre 20 et 0 abstention.**

Article 32 : Modification de l'alinéa 2

Article 32 – Plan des aménagements extérieurs

² Le mobilier urbain doit **être fabriqué avec des matériaux naturels**, former un ensemble cohérent et harmonieux, et ne pas être dépareillé.

Soumis au vote, **l'amendement à l'art. 32 est refusé par 21 voix contre 19 et 1 abstention.**

Les articles 33 à 36 ne sont pas combattus.

Article 37 : Modification de l'alinéa 1

Article 37 – Places de stationnement pour voitures

¹ Au maximum ~~450~~ **114** places de stationnement des voitures peuvent être réalisées sur le bf 17357, dont au maximum ~~434~~ **98** places destinées aux activités et habitations du bf 17357 et au maximum 16 places destinées à des activités et habitations de tiers. Les places de stationnement peuvent être des places pour véhicules partagés.

Mme Johanna Lott Fischer intervient :

- J'ai déjà expliqué le raisonnement de notre calcul lors de l'entrée en matière. Aussi, s'il n'y a pas de question, je ne vais pas me répéter.

M. Marc Rémy intervient :

- Pour poser le cadre en lien avec ces places de stationnement : comme cela a été dit tout à l'heure, la réglementation cantonale prévoit encore actuellement une case par appartement, plus 10% pour les visiteurs.

Notre projet actuel prévoit un taux de couverture de 70 %, ce qui veut dire que trois locataires sur dix n'ont pas de place de stationnement. Cela veut aussi dire que cela va favoriser le parcage sauvage et la saturation des zones bleues. Enfin, de ce qui reste de zones bleues.

On nous propose aujourd'hui un taux de couverture de 50 %, ce qui veut dire qu'un locataire sur deux n'aura pas de place de parc. Cela n'est franchement pas acceptable. Pourquoi ? Ce taux ne correspond pas aux habitudes et au taux actuel de 70 %. On nous dira alors qu'il faut changer, qu'il faut préparer le changement. Mais le problème est qu'un changement, cela se prépare. Cela ne se décrète pas dans une disposition du Conseil général. Si l'on veut arriver à ce taux de 50 % de couverture de stationnement, il faudra du temps et des moyens. Mais venir

ce soir avec un diktat disant « C'est comme ça, pour votre bien, on vous dit que c'est 50 % » et on supprime tant de places de parc, ce n'est franchement pas une vision de société très sexy pour notre ville.

Deuxièmement, ce taux de couverture de 50 % pose des problèmes pour des gens qui habitent en ville de Neuchâtel. Oui, il y a des gens qui habitent en ville de Neuchâtel et qui ont besoin d'une voiture. Ce n'est pas simplement un caprice, ce peut être un besoin réel, suivant le job que l'on fait.

Finalement, troisième argument : fixer ce taux à 50 % peut vraiment freiner l'attractivité du projet et le mettre en péril. On l'a vu : même les citoyens du quartier parlent de référendum si nous devons adopter un tel taux.

A titre personnel, je vais refuser cet amendement-diktat de mobilité, et je demande de rester raisonnable par rapport à ce que nous pouvons imposer à nos concitoyens.

M. Romain Brunner intervient :

- Je m'excuse par avance pour une remarque qui n'est pas extrêmement constructive, mais, en réalité, le seul changement auquel on pense en entendant le groupe PLR, c'est le changement climatique. Et c'est cela qui m'énerve...

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, déclare :

- Comme je l'ai déjà dit préalablement lors de mon intervention, le Conseil communal vous demande de refuser cet amendement pour les différentes raisons que j'ai déjà évoquées, mais *surtout* en raison du risque de référendum sur tout le projet. Je crois que *tous* les groupes ont salué ce projet. *Tous* les groupes ont dit qu'il avait été admirablement élaboré, notamment en lien avec les besoins de la population.

Ceux qui sont venus écouter les débats publics dans cette salle le savent très bien : les craintes de la population de tout ce secteur, c'est justement qu'il y ait un report sur le domaine public.

Toute la politique est justement d'éviter au maximum d'avoir des places de parc sur le domaine public, et de les réaliser dans un parking souterrain, afin de pouvoir requalifier les différents secteurs, les différentes rues, pour créer des zones de rencontre, apporter de la sécurité pour les enfants et les vélos, notamment dans les quartiers. Pour ne pas faire le contraire de ce qui est raisonnable, le Conseil communal vous demande

de refuser cet amendement. Ceci pour éviter de mettre en péril tout un projet salué par tous les groupes politiques.

La parole n'étant plus demandée, **l'amendement à l'art. 37** est soumis au vote et **refusé par 21 voix contre 14 et 6 abstentions**.

Les articles 38 à 46 ne sont pas combattus.

Amendement du groupe vert'libéral

Article 47 : Nouvel alinéa 3

Art. 47 – Energie

³ Lors de la construction, de la rénovation et de l'aménagement extérieur des éléments de construction respectueux de l'environnement doivent être privilégiés. Il s'agit notamment de matériaux biosourcés (par ex. bois, paille) et de matériaux de construction récupérés (par ex. béton recyclé). La séparabilité des éléments de construction et la réutilisation d'éléments de construction doivent être garanties.

Invitée par le président à donner des compléments sur l'amendement, **Mme Sarah Pearson Perret** déclare :

- Ce n'est pas nécessaire, je l'ai déjà bien expliqué au moment de ma prise de parole tout à l'heure.

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, déclare :

- Sur le principe, le Conseil communal partage pleinement les préoccupations. La question a été posée en commission et il y a répondu positivement. Nous envisageons également de les intégrer dans les prochains projets et plans spéciaux qui vous seront proposés, comme cela a été dit.

Par ailleurs, ces éléments étaient également inclus dans le cahier des charges du concours architectural. Ils étaient ancrés dans le concours architectural, déjà au tout début de la démarche.

Par contre, nous émettons une réserve quant à la notion de *garantir*, dans votre amendement. Pourquoi ? Garantir uniquement dans la deuxième partie, quand vous parlez de séparabilité des éléments de construction et de réutilisation de ces derniers dans la construction, cette exigence nous

paraît tout à fait acceptable d'un point de vue politique à ce stade, mais nous ne sommes pas en mesure, aujourd'hui, de pouvoir vous garantir que cette disposition est réaliste sur le plan technique à 100 %. Et quand on dit *garantir*, pour moi, cela veut dire 100 %.

Nous allons tout faire pour que ce soit le plus proche des 100 %, mais le Conseil communal a trouvé que la terminologie que vous aviez utilisée dans la première partie de votre amendement était plus adéquate que de dire *garantir*. Aussi, nous aurions voulu vous proposer de dire garantir *en principe* cette disposition.

Encore une fois, nous vous avons répondu, et la Banque Bonhôte vous a aussi répondu : ils feront tout pour essayer de réussir le 100 %, mais je ne peux pas le garantir ici, en plénum, devant vous. Je crois qu'il est important que le Conseil communal vous dise, dans le PV de cette séance, que nous-mêmes, ici, ne sommes pas en mesure de garantir le 100 %. Néanmoins, nous allons tout faire pour y arriver, de même que le maître d'ouvrage, comme le cahier des charges du concours le stipulait. Je l'ai d'ailleurs dit en commission, puisque cette question a été posée en commission par votre groupe.

Mme Sarah Pearson Perret intervient :

- C'est davantage une question de compréhension : dois-je comprendre que le Conseil communal amende l'amendement ? Si le Conseil communal propose un sous-amendement, le groupe peut suivre la proposition du Conseil communal.

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, déclare :

- Le Conseil communal proposerait l'amendement suivant : « (...) La séparabilité des éléments de construction et la réutilisation d'éléments de construction doivent **en principe** être garanties. » Pour le reste, nous n'avons pas d'objection.

M. Jules Aubert intervient :

- Selon ce que j'ai compris, le groupe vert'libéral retirerait son amendement au profit de celui du Conseil communal ?

Le président, **M. Christophe Schwarb**, déclare :

- Non, si j'ai bien compris, le groupe vert'libéral ne s'oppose pas au sous-amendement. Mais je vais le faire voter... et cela restera un tout petit peu dans l'histoire...

Sous-amendement du Conseil communal

Article 47 : Nouvel alinéa 3

Art. 47 – Energie

³ Lors de la construction, de la rénovation et de l'aménagement extérieur des éléments de construction respectueux de l'environnement doivent être privilégiés. Il s'agit notamment de matériaux biosourcés (par ex. bois, paille) et de matériaux de construction récupérés (par ex. béton recyclé). La séparabilité des éléments de construction et la réutilisation d'éléments de construction doivent **en principe** être garanties.

Soumis au vote, le **sous-amendement du Conseil communal** est **accepté** par 28 voix contre 4 et 9 abstentions.

Soumis au vote, l'**amendement sous-amendé de l'art. 47** est **accepté** par 21 voix contre 15 et 5 abstentions.

L'article 48 n'est pas combattu.

Amendement du groupe VertsPopSol

Article 49 : Modification de l'alinéa 3

Article 49 – Inscriptions au registre foncier, servitudes et conventions

³ Avant la sanction du plan spécial par le Conseil d'État, le propriétaire doit délivrer une promesse irrévocable de constitution :

- > [inchangé] ;
- > [inchangé] ;
- > d'une servitude d'usage et de passage à pied et pour tous véhicules permettant l'accès au parking souterrain par les éventuels usagers extérieurs au quartier et l'usage ~~de la ou~~ des 16 places de stationnement qui leur sont attribuées ;
- > [inchangé].

Mme Violaine Blétry-de Montmollin, responsable du Dicastère du développement territorial, de l'économie, du tourisme et du patrimoine bâti, déclare :

- Le Conseil communal ne va pas du tout s'opposer à cet amendement, mais, formellement, nous vous proposerions de reprendre, dans votre

amendement, le principe de l'art. 37, al. 1, qui stipule le maximum de 16 places.

C'est très important, formellement parlant, pour le SAT, puisque nous devons rouvrir la discussion avec ce service, vu que certains amendements ont quand même passé la rampe ce soir. Il faut que nous puissions être cohérents entre les différents articles. Comme nous avons eu certaines problématiques formelles, nous vous proposerions : « d'une servitude d'usage et de passage à pied et pour tous véhicules, permettant l'accès au parking souterrain par les usagers extérieurs au quartier et l'usage des places de stationnement qui leur sont attribuées, *selon art. 37 al. 1* ».

C'est purement formel, car l'art. 37, al. 1 parle bien d'un maximum de 16 places, et cela correspond tout à fait à l'esprit de votre amendement, je crois. Cependant, si vous êtes d'accord, c'est très important si l'on veut éviter des allers-retours avec votre Autorité et devoir repasser, juste formellement, avec cet amendement.

Sous-amendement du Conseil communal

Article 49 : Modification de l'alinéa 3

Article 49 – Inscriptions au registre foncier, servitudes et conventions

³ Avant la sanction du plan spécial par le Conseil d'État, le propriétaire doit délivrer une promesse irrévocable de constitution :

- > [inchangé] ;
- > [inchangé] ;
- > d'une servitude d'usage et de passage à pied et pour tous véhicules, permettant l'accès au parking souterrain par les éventuels usagers extérieurs au quartier et l'usage de la ou des ~~16~~ places de stationnement qui leur sont attribuées, **selon art. 37 al. 1**.
- > [inchangé].

Soumis au vote, le **sous-amendement du Conseil communal** est **accepté** par **33 voix contre 0 et 8 abstentions**.

Soumis au vote, l'**amendement sous-amendé de l'art. 49** est **refusé** par **21 voix contre 20 et 0 abstention**.

**ARRÊTÉ CONCERNANT L'ADOPTION DU PLAN SPÉCIAL :
SUITE DE L'EXAMEN DE DÉTAIL, ARTICLES 2 À 5**

Les articles 2 à 5 n'appellent aucun commentaire.

Soumis au vote, l'arrêté concernant l'adoption du plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beaugard-Dessus » est accepté par 28 voix contre 8 et 5 abstentions.

Discussion en second débat. Les articles premier à 5 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 28 voix, contre 8 et 5 abstentions.

ARRÊTÉ

CONCERNANT L'ADOPTION DU PLAN SPÉCIAL VALANT PERMIS DE CONSTRUIRE EN SANCTION PREALABLE « BEAUREGARD-DESSUS »

(Du 13 mars 2023)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu la loi sur l'aménagement du territoire, du 2 octobre 1991,

Vu *les* préavis du Département du développement territorial et de l'environnement, du 10 mars et du 27 mars 2023,¹

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier

Le plan spécial valant permis de construire en sanction préalable « Beauregard-Dessus » et son règlement, préavisé favorablement par le Chef du Département du développement territorial et de l'environnement, sont adoptés.

Art. 2

Le plan d'aménagement communal sanctionné le 5 juillet 1999 est modifié par le plan portant modification partielle du plan de stratégie d'aménagement, secteur « Beauregard-Dessus ».

Le règlement d'aménagement communal sanctionné le 5 juillet 1999 est modifié comme suit :

- Art. 163, alinéa 1, chiffre 5 abrogé

Art. 3

Le plan d'alignement communal de 1968 concernant le secteur Beauregard-Dessus est modifié par le plan d'alignement du plan spécial valant sanction préalable, secteur « Beauregard-Dessus ».

¹ Version définitive de l'arrêté signé.

Art. 4

¹ Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif.

² Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, à la date de publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

Art. 5

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

Neuchâtel, le 13 mars 2023

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

Le président,

La secrétaire,

Christophe Schwarb

Isabelle Mellana Tschoumy



RAPPORT COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL RELATIF AU REGLEMENT CONCERNANT LA GESTION DES DECHETS, DU 14 NOVEMBRE 2022

(Du 13 février 2023)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 14 novembre 2022, votre Conseil a débattu du rapport 22-010 concernant l'adoption d'un règlement de gestion des déchets harmonisé ainsi que de dispositions relatives à l'utilisation de la vaisselle réutilisable et réponse du Conseil communal à la motion n° 326 « ça en jette » (ancienne commune de Neuchâtel), du 23 avril 2018.

Le règlement concernant la gestion des déchets a été adopté par votre Conseil à cette même date. La procédure de sanction de ce règlement par le Conseil d'Etat est en cours.

Notre Service juridique a récemment constaté qu'une erreur avait été commise dans le texte soumis à votre Autorité. En effet, un article est manquant dans le chapitre III (Financement). Il s'agit de l'article relatif à l'exonération de la taxe de base des déchets pour les entreprises procédant par leurs propres moyens et à leurs propres frais à l'enlèvement et la valorisation de la totalité de leurs déchets urbains.

Cet article figure actuellement dans l'arrêté concernant le financement de l'élimination des déchets adopté par votre Conseil le 26 avril 2021 (voir art. 7). Sa teneur devait intégralement être reprise dans le règlement harmonisé de gestion des déchets (cf. rapport 22-010, chapitre 2.1., p. 26 : « *Le chapitre relatif au financement (articles 19 à 26 du projet) a déjà été harmonisé par l'adoption de l'Arrêté concernant le financement de l'élimination des déchets, du 26 avril 2021 ; le texte de cet arrêté est repris ici et il sera abrogé* »).



Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

Pour les raisons qui précèdent, nous vous proposons de compléter le règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022, en y ajoutant l'article manquant et d'adapter la numérotation des articles de ce règlement en conséquence. Un projet d'arrêté vous est proposé en ce sens.

Afin d'éviter une lacune dans notre réglementation, l'arrêté concernant le financement de l'élimination des déchets, du 26 avril 2021, ne sera formellement abrogé qu'une fois que la sanction du Conseil d'Etat relative à l'arrêté qui vous est soumis aujourd'hui aura été obtenue.

Nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport et d'adopter le projet d'arrêté qui y est lié.

Neuchâtel, le 13 février 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

Projet

**ARRETE
CONCERNANT LA MODIFICATION DU REGLEMENT CONCERNANT LA
GESTION DES DECHETS, DU 14 NOVEMBRE 2022**

(Du ...)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

¹ Le règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022 est complété par l'ajout de l'article suivant :

Art. 23 – Exonération

¹ Les établissements, commerces ou entreprises qui ont reçu l'autorisation de la commune de procéder par leurs propres moyens à l'enlèvement et à la valorisation de la totalité de leurs déchets urbains et d'en supporter la totalité des frais sont exonérés de la taxe de base par décision du Conseil communal, ou, sur délégation, du Dicastère des infrastructures et énergie.

² L'usage même occasionnel direct ou indirect d'infrastructures ou de services publics communaux d'élimination des déchets implique le paiement de la taxe de base.

² La numérotation des articles 23 et suivants du règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022, est adaptée suite à l'ajout de l'article prévu ci-dessus.

Art. 2

¹ Le présent arrêté entre en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2023.

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

² Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera soumis à la sanction du Conseil d'Etat, à l'expiration du délai référendaire.

23-003

Rapport complémentaire du Conseil communal au Conseil général relatif au règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022

Partant du principe que ce rapport complémentaire n'appelle pas de discussions particulières, le président, **M. Christophe Schwarb**, propose de le traiter, malgré l'heure avancée, avant de passer aux objets B. Le président argumente :

- Il s'agit d'un rapport complémentaire, étant donné que nous avons un tout petit peu oublié un article du règlement lors de l'adoption du rapport sur les déchets. Le présent rapport a donc un caractère vraiment formel, pour réintégrer cet article oublié.

Je fais un tout petit peu le dictateur, mais cela m'arrangerait si nous pouvions l'adopter sans débat. J'ai cru comprendre que tous les groupes étaient plutôt favorables et que personne ne s'opposait. Est-ce que ma manière de faire « à la Xi Jinping » vous convient ?...

Ainsi, formellement – je pars du principe que plus personne n'a rien à dire... – *[Ndlr : rires de l'assemblée]* il s'agit d'un arrêté relatif à la modification du règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022. Pouvons-nous donc partir du principe que cet arrêté est accepté, sinon à l'unanimité, au moins à une écrasante majorité ?

Sans opposition, **l'arrêté concernant la modification du règlement concernant la gestion des déchets**, du 14 novembre 2022 est **accepté** à une immense majorité.

Discussion en second débat. Les articles premier et 2 de l'arrêté ci-après étant adoptés à l'unanimité, celui-ci est accepté sans opposition.

ARRÊTÉ

CONCERNANT LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT CONCERNANT LA GESTION DES DÉCHETS, DU 14 NOVEMBRE 2022

(Du 13 mars 2023)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,
Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier

¹ Le règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022 est complété par l'ajout de l'article suivant :

Art. 23 – Exonération

¹ Les établissements, commerces ou entreprises qui ont reçu l'autorisation de la commune de procéder par leurs propres moyens à l'enlèvement et à la valorisation de la totalité de leurs déchets urbains et d'en supporter la totalité des frais sont exonérés de la taxe de base par décision du Conseil communal, ou, sur délégation, du Dicastère des infrastructures et énergie.

² L'usage même occasionnel direct ou indirect d'infrastructures ou de services publics communaux d'élimination des déchets implique le paiement de la taxe de base.

² La numérotation des articles 23 et suivants du règlement concernant la gestion des déchets, du 14 novembre 2022, est adaptée suite à l'ajout de l'article prévu ci-dessus.

Art. 2

¹ Le présent arrêté entre en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2023.

² Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera soumis à la sanction du Conseil d'Etat, à l'expiration du délai référendaire.

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

Neuchâtel, le 13 mars 2023

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

Le président,

La secrétaire,

Christophe Schwarb

Isabelle Mellana Tschoumy

23-303

Motion du groupe PLR intitulée « Gare Sud : sécurité pour la mobilité douce avant tout ! »

En voici le texte :

Le Conseil général prie le Conseil communal d'étudier une variante à la proposition faite par ledit Conseil communal en réponse au postulat n° 186 « La rue du Crêt-Taconnet retrouvera-t-elle du bon sens ? » en privilégiant le sens de circulation Ouest-Est sur l'ensemble de l'axe routier Gare Sud et en mettant à la descente sur cette rue véhicules motorisés et cyclistes descendants. Un trottoir mixte surbaissé cyclistes à la montée et piétons viendra compléter son aménagement. Une analyse multicritère comparative présentée sous forme de tableau synthétisera le résultat de ces deux solutions et déterminera celle qui sera mise à l'essai durant une année avant sa mise en application définitive.

Développement écrit :

Le 20 janvier 2020, le PLR a déposé un postulat demandant au Conseil communal (CC) de faire une analyse de trois variantes concernant le sens de circulation pour la rue du Crêt-Taconnet en y intégrant la mobilité douce. En date du 23 janvier 2023, soit trois ans après le dépôt dudit postulat, le CC a soumis le rapport d'information 22-023 au Conseil général pour prise d'acte. Cependant, dans ce rapport, le CC s'est bien gardé de répondre au postulat puisque la variante Crêt-Taconnet à la descente n'a pas du tout été étudiée et que seuls divers aménagements sur le plateau de la Gare ont été comparés dans une analyse multicritère.

La proposition du CC de mettre sur l'entier de l'axe, depuis le giratoire de l'avenue de la Gare à celui de Clos Brochet, une zone de rencontre (vitesse limitée à 20km/h et priorité aux piétons) ainsi que de privilégier un sens de circulation Ouest-Est pose plusieurs problèmes majeurs :

1. Sécurité pour les piétons et les cyclistes

Une zone de rencontre n'est pas concevable sur Crêt-Taconnet en autorisant les cyclistes à descendre à contre-sens des véhicules motorisés montant, la distance de visibilité effective d'environ 15 m dans la partie inférieure de la rue est très largement insuffisante à celle prescrite, d'environ 25 m, par les normes VSS. En d'autres termes cela veut dire que le cycliste ne percevra pas le véhicule montant suffisamment tôt pour éviter la collision. La mise en place d'un nouvel aménagement manquant de sécurité n'est pas admissible.

Une zone de rencontre doit être libre de parcage latéral, au risque de voir courir entre deux voitures un enfant sur la chaussée et se faire renverser. Une ou deux places clairement marquées peuvent cependant être l'exception. Si nous soutenons fortement l'initiative de mettre une zone de rencontre entre le galet et le giratoire de la place de l'Europe afin de supprimer les deux passages piétons actuellement dangereux, il faudrait prévoir sur ce tronçon un minimum de places de parc, voire aucune.

2. Accès aux commerces et au plateau de la gare

La proposition faite par le CC d'accéder au plateau de la gare uniquement par Crêt-Taconnet n'est vraiment pas judicieuse. En effet, pour rejoindre l'ensemble des commerces, la Poste, la HE-Arc, le Conservatoire, ou encore l'Office fédéral de la statistique, il faudra faire le tour de la ville pour emprunter la rue de Gibraltar, par la Maladière ou les Fahys, avant de remonter sur le plateau de la Gare par Crêt-Taconnet.

L'accès par le centre-ville et l'avenue de la Gare ne permettra que de se rendre au P+R1 situé sous le galet et s'il s'avère être complet, l'usager se verra condamné à rebrousser chemin et refaire un tour de ville.

3. Sens de circulation Est-Ouest

En privilégiant un sens de circulation Est-Ouest et empêchant un accès au plateau de la gare à la hauteur du galet du P+R1, l'entier de la circulation motorisée se verra renvoyé en ville, alors que le dépôt d'une motion VPS voudrait voir la circulation fortement diminuer en son centre ces prochaines années.

Afin de parer aux inconvénients cités ci-dessus, nous demandons au Conseil communal de mener une étude complémentaire en privilégiant le sens de circulation Ouest-Est tout en maintenant une zone de rencontre entre le P+R1 et le giratoire de la place de l'Europe, en obligeant le trafic motorisé ayant dépassé l'hôtel situé sur le plateau à ressortir en direction sortie de ville par Crêt-Taconnet.

L'aménagement de cette rue mesurant 6,30 m de largeur pourrait se faire en maintenant une chaussée de 3,30 m accueillant le trafic motorisé et les cyclistes à la descente. Un trottoir mixte surbaissé de 3,00 m viendrait compléter l'aménagement pour les piétons et les cyclistes à la montée.

Nous demandons qu'une étude multicritère soit entreprise en comparaison à la solution envisagée par le CC. La solution retenue fera l'objet d'une validation par l'instance de haute surveillance, le service des ponts et chaussées (SPCH), avant d'être mise en test pendant une année dans des conditions similaires à ce qu'elles seront dans le futur. Cela implique que la modélisation d'une zone de rencontre se fera sur une surface plane dépourvue de trottoirs.

Comme cette étude n'est qu'un complément à celle déjà menée, nous osons espérer que le CC agira avec toute la diligence requise pour que les résultats tombent d'ici à la fin du printemps 2023 et que les tests de la solution retenue pourront s'effectuer comme annoncés à la presse dans les prochains mois.

Le traitement prioritaire est sollicité, car il en va de la sécurité des usagers les plus faibles, les piétons et les cyclistes.

M. Yves-Alain Meister, auteur de la motion, développe :

- Nous vous remercions de nous donner l'opportunité de développer notre motion avec un statut de traitement prioritaire.

Bien que cette motion traite approximativement du même sujet que le postulat n° 186 « La rue du Crêt-Taconnet retrouvera-t-elle du bon sens ? » – déposé par notre groupe le 22 janvier 2020 – nous l'avons déposée pour trois raisons principales :

1. De nombreuses personnes ont interpellé l'initiateur du postulat, médecins habitant le quartier, ancien conseiller d'Etat, commerçants et institutions directement impactés par le projet de réaménagement.
2. Le Conseil communal n'a pas répondu au postulat dans son rapport d'information n° 22-023 du 12 décembre 2022 en n'évaluant pas l'inversion du sens de circulation.
3. Le projet de réaménagement proposé par le Conseil communal – comme je l'ai déjà dit tout à l'heure – est dangereux pour les cyclistes et les piétons, et inadapté en termes d'accès.

1. Interpellations de tiers

Votre serviteur a été sollicité par nombre de personnes suite à son intervention au Conseil général le 16 janvier, sur RTN le jour suivant et dans le journal N+.

En particulier, un médecin habitant le plateau de la gare écrivait, suite à l'article de N+, « enfin de la cohérence », et par téléphone, « mais que cherche à faire la Ville avec cet aménagement, quelle ineptie ! »

Un ancien conseiller d'Etat vous a écrit, monsieur le conseiller communal, le 13 janvier, en vous demandant « pourquoi n'a-t-on pas retenu le projet dans l'autre sens ? »

En réponse, vous lui avez écrit le 8 février, je vous cite : « Plusieurs scénarii ont été étudiés : inversion du sens unique avec un accès par l'ouest, comme vous le proposez (...) ». Cette allégation est-elle vérité ? Car, nulle part dans votre rapport d'information, ni dans le rapport de votre mandataire, il n'est fait mention de cette étude de l'inversion du sens, et aucun tableau d'évaluation comparative n'y paraît.

Un article signé par M. Daniel Hurni « Un plan totalement absurde » a aussi paru dans la presse locale du 27 janvier.

J'ai également été approché par des commerçants du plateau de la gare, qui se plaignaient de la manière dont ils ont appris ce réaménagement lors d'une séance commune, où vous étiez accompagné de votre mandataire. Ils étaient mis devant le fait accompli, sans discussion aucune et, surtout, sans modification possible. Et on lit ensuite dans la presse que l'ensemble des commerces sont satisfaits, mais qu'ils attendent cependant l'issue de la phase test.

A ces nombreuses interventions d'administrés, et comme représentants des autorités législatives, il nous restait une solution pour leur répondre : le dépôt de la motion que nous vous soumettons.

2. Réponse au postulat n° 186 de l'ancienne commune

Notre groupe est fâché de la manière dont a été traité son postulat. Il a fallu 3 ans au Conseil communal pour produire un document, alors que le règlement, en son art. 52, stipule bien qu'un rapport écrit doit être présenté dans un délai maximal de deux ans. Une prolongation de six mois peut être exceptionnellement accordée selon les circonstances.

De surcroît, le Conseil communal, dans son rapport, n'a pas répondu au postulat, contrairement à ce que pense la représentante VertsPopSol. Il n'est fait aucune mention d'une étude de Crêt-Taconnet dans le sens descendant et, de fait, aucune évaluation multicritère comparative de variantes, comme demandé dans le postulat. Vous avez habilement noyé une non-réponse, en faisant une analyse de variantes de réaménagement du plateau de la gare.

Le Conseil communal peut-il répondre à la question : pour quelle raison le Conseil communal ne veut-il pas étudier la variante Crêt-Taconnet

descendant ? Que se cache-t-il là-derrrière ? Est-ce une solution tellement inintelligente qu'elle ne mérite pas d'être étudiée ?

3. Dangerosité de la solution proposée par le Conseil communal

J'en ai déjà parlé un tout petit peu, mais j'aimerais quand même rappeler certaines choses. Notre groupe est extrêmement inquiet par l'aménagement qui a été proposé par le Conseil communal. Il est dangereux à double titre, et nous ne pouvons pas laisser mettre en place impunément une solution qui peut toucher l'intégrité physique de personnes. C'est bien pour cette raison que nous avons demandé le traitement prioritaire, car il n'est pas encore trop tard pour se rétracter et repenser encore une fois, ensemble, cet aménagement. C'est la carte de visite de la ville quand on y accède par train, et cela vaut vraiment la peine de faire juste et bien.

Comme déjà dit, la sécurité est l'élément prioritaire dans tout aménagement routier sur lequel on ne peut faire aucune concession. Dans ce qui est nous est proposé, deux éléments majeurs posent problème :

Des places de dépose-minute longitudinales continues et des places de déchargement dans une zone de rencontre au sud du bâtiment de la gare. En principe, ces zones devraient être prévues sans parage ou, éventuellement, avec une ou deux places ponctuelles bien marquées et discontinues. Cela évite de percuter un enfant ou un piéton s'engageant sur la chaussée entre deux véhicules – camion qui décharge des marchandises, par exemple – car il ne sera pas vu à temps par l'automobiliste ou le cycliste qui n'ont pas la priorité. Dans les zones de rencontre, tout se passe par le regard des uns et des autres.

Plus périlleux et grave, encore, c'est de vouloir créer une zone de rencontre sur Crêt-Taconnet et d'envoyer cyclistes et trottinettes, à contresens, à la descente. Etes-vous bien sûrs de vouloir « améliorer la sécurité du trafic dans ce secteur », comme cela a été écrit dans l'article de presse du 10 janvier ? Nous pensons plutôt que cette solution va remplir les pages nécrologiques en fin de journal.

Non, cette rue n'est pas adaptée à la mise en place d'une zone de rencontre, car, confinée entre deux murs, c'est un axe longitudinal où il n'y a pas de transversalité. Par transversalité, on pense à un axe routier traversé par de nombreux piétons, d'après les directives sur les zones de rencontre : une centaine par heure.

Cette rue est encore moins adaptée pour du contresens, surtout dans une zone de rencontre, où la pleine utilisation de sa largeur est libre. Elle n'offre pas suffisamment de visibilité dans sa partie inférieure. Tout véhicule devrait pouvoir s'arrêter sur la moitié de la distance de visibilité – qui est d'environ une quinzaine de mètres – c'est-à-dire sur moins de

10 m. Si un véhicule à la montée à 20 km/h pourra s'arrêter sur cette distance, nous doutons fort que vélos et trottinettes, qui ne sont pas équipés des mêmes freins, puissent s'arrêter avant de percuter un véhicule montant. D'ailleurs, les normes VSS prescrivent, à 20 km/h, une distance de visibilité d'environ 25 m, ce qui fait largement défaut dans la partie inférieure de la rue avec ses quelque 15 m.

J'ai développé et réalisé de nombreux projets de mobilité douce durant ma carrière – et une certaine personne pourrait en attester dans l'assemblée – mais jamais nous n'avons fait de concession sur la sécurité routière, particulièrement lorsqu'il s'agissait de piétons ou de cyclistes.

Nous n'avons pas le droit de mettre en danger des usagers lors de l'élaboration d'un nouvel aménagement. Pour cette raison, nous demandons au Conseil communal de mener une étude complémentaire en inversant le sens de circulation et en mettant cycles et véhicules motorisés à la descente sur la même voie.

Un trottoir mixte surbaissé de 6 cm de hauteur et de 3m de largeur, accueillant piétons et cyclistes à la montée, complétera l'aménagement. Une vitesse circulée de 30 ou éventuellement 20 km/h pourra être prévue sur cette rue.

La zone de rencontre devrait se limiter à la partie allant du galet sur le P+R1, à l'ouest de la gare, au giratoire de la place de l'Europe. Cela permettra de supprimer les deux passages piétons qui, aujourd'hui, n'offrent aucune visibilité.

Quelques places ponctuelles de déchargement bien définies pourraient être réservées à l'hôtel et pour la livraison de marchandises aux commerces du bâtiment de la gare. Les dépose-minute seraient à placer juste en dehors de la zone de rencontre, au nord du giratoire de la place de l'Europe.

L'ensemble des véhicules ayant dépassé l'entrée du P+R1 ne pourront plus rebrousser chemin en direction de l'avenue de la Gare. La sortie se ferait par Crêt-Taconnet en direction de l'autoroute, en sortie de ville. Cela offre l'avantage de ne pas renvoyer l'ensemble du trafic au centre-ville et va exactement dans le sens de la motion VertsPopSol de diminuer le trafic au centre. Avec la solution proposée par le Conseil communal, l'ensemble du trafic sera dirigé au centre-ville, via l'avenue de la Gare.

En conclusion, nous demandons au Conseil communal de mener une étude complémentaire avec une inversion du sens du trafic allant globalement de l'ouest en direction de l'est, en sortie de ville. Elle sera comparée à la solution proposée aujourd'hui par le Conseil communal, à l'aide d'une évaluation multicritère – la sécurité primant sur l'ensemble des

autres critères – donc affectée d'un coefficient de pondération élevé. La solution retenue pourra alors être mise en test.

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

- La motion déposée a passablement surpris le groupe vert'libéral. En effet, le sujet ayant été débattu et accepté majoritairement, il nous paraît peu adéquat de remettre si tôt l'ouvrage sur le métier.

De plus, les échéances évoquées dans la motion sont inapplicables en rapport au temps de traitement d'une motion. Le printemps 2023 arrive dans quelques jours, alors que le Conseil communal a deux ans pour répondre à une motion. Il nous paraît donc judicieux de laisser la phase de test se concrétiser et de tirer alors, soit un bilan, soit un signal d'alarme, si vraiment cela devait être nécessaire.

Nous refuserons donc la motion en cohérence avec les débats de la session précédente.

Mme Jacqueline Oggier Dudan, porte-parole du groupe VertsPopSol, déclare :

- Le projet de réaménagement du Crêt-Taconnet a été retardé de 3 ans, à cause du postulat n° 186 demandant « si la rue allait retrouver du bon sens »... Même si, à l'époque, ce report nous avait quelque peu fâchés, nous avons été agréablement surpris-e-s du résultat final, la réflexion ayant été élargie sur tout le plateau au sud de la gare, avec des propositions fortes en faveur de la mobilité douce et, surtout, de la mobilité piétonne.

Des spécialistes de la mobilité se sont penchés sur la problématique du Crêt-Taconnet, tournant le problème – ou plutôt le sens de la circulation – dans tous les sens. Le rapport accompagnant la réponse au postulat évoque les avantages et inconvénients des différents sens de circulation, y compris la fermeture à la circulation. Les membres de la Commission DDMIE – dont fait partie l'auteur de la motion – avaient à disposition un document de plus, contenant des explications plus détaillées. J'ai vraiment vu ce tableau avec les différents scénarios et les avantages et les inconvénients : de tête, ce sont surtout les ambulances qui doivent monter, sinon elles doivent monter par Gibraltar et faire tout le tour. De plus, il y a l'angle entre Gibraltar et Fahys qui n'est pas assez grand pour tourner, ce qui renvoie toutes les ambulances faire le tour, et cela ne fait vraiment pas sens. Bref, il y avait un document supplémentaire qui était vraiment à disposition des commissaires.

Demander une nouvelle étude sur le même sujet revient, à nos yeux – à mes yeux, surtout – à faire fi du travail fourni par les spécialistes. Nous voulons pouvoir enfin passer à l'étape suivante, tester le projet retenu et

approuvé par le Conseil général en début de cette année, et que l'on arrête de dépenser de l'argent pour des études.

L'étroitesse de la rue du Crêt-Taconnet représente un danger que l'on ne peut nier, du moment que l'on y autorise les deux-roues et les quatre-roues, indépendamment du sens de circulation. Il paraît évident que la mise en place de la zone de rencontre aura besoin d'un suivi, de mesures de sensibilisation auprès de tous les types d'usagers pour adapter leur comportement et, bien sûr, de contrôles de vitesse.

J'en profite pour rappeler que notre motion demandant une réduction du trafic motorisé individuel, à laquelle le groupe PLR a fait allusion, ne vise pas que le centre-ville : elle vise une réduction générale du trafic individuel motorisé, y compris électrifié, sur tout le territoire communal. Dès lors, il faut abandonner la vision du tout-voiture, et regarder la situation sous l'angle de la diminution du trafic que visent nos autorités.

Cependant, je suis d'accord sur un point, je cite : « Une zone de rencontre doit être libre de parcage latéral, au risque de voir courir entre deux voitures un enfant sur la chaussée et se faire renverser. » Je peux me tromper, mais il me semble que, malheureusement, les zones de rencontre existantes ne répondent pas du tout à ce critère, à l'image de la rue Marie-de-Nemours ou de la rue Louis-Favre. J'invite donc le Conseil communal à y remédier au plus vite.

Mme Ariane Huguenin, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste a bien pris connaissance de la motion n° 23-303. Si la sécurité des piétons et des cyclistes le long de la rue du Crêt-Taconnet est prioritaire pour le groupe PLR, elle l'est tout autant pour le groupe socialiste. Et j'ose imaginer qu'il en est de même pour tous les groupes représentés ici.

Ce point ayant fait l'objet d'une décision par notre Autorité il y a un mois seulement, sur la base d'un rapport étayé, de prises de parole nourries et des réponses du conseiller communal en charge du dossier, notre groupe n'entrera pas en matière. De plus, la solution retenue consistant en un essai, nous estimons qu'il faut attendre les résultats livrés par le Conseil communal le moment venu.

Pour conclure, notre groupe tient à souligner ici qu'il déplore un peu la manière dont le PLR désavoue le caractère démocratique du processus qui a mené à accepter la réponse au postulat n° 186 « La rue du Crêt-Taconnet retrouvera-t-elle du bon sens ? »

M. Mauro Moruzzi, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, déclare :

- La surprise qui a été évoquée par plusieurs groupes a évidemment été partagée par le Conseil communal. Non pas tellement sur les intentions de l'auteur – qui l'avait annoncé lors du débat que nous avons eu au début de l'année – mais surtout la surprise de découvrir pratiquement exactement les mêmes questions, avec les mêmes arguments développés qui ont été débattus à la fois en commission et en plénum, comme cela a été rappelé par plusieurs d'entre vous.

J'ai eu beau relire et faire relire le procès-verbal de la séance et les propositions qui ont été émises dans le cadre de la motion, il n'y a aucun élément nouveau. Aussi, je m'abstiendrai de refaire le débat ici, tout ayant été dit lors de la séance qui a eu lieu il y a moins de deux mois.

Je reviens quand même sur certains éléments qui ont été évoqués aujourd'hui, et pour lesquels, par la force des choses, le Conseil communal n'a pas pu se prononcer. D'abord, peut-être rappeler le processus qui a été établi : il s'agit d'un rapport non pas d'un conseiller communal, mais du Conseil communal, qui est adressé à votre Autorité. Votre Autorité a eu tout le loisir de prendre connaissance de ce document, d'en débattre, d'abord dans une séance de commission – l'une des plus grandes que vous ayez – qui est composée de 15 membres de cette assemblée.

Il a ensuite été débattu de manière assez extensive dans cet hémicycle, dans le sens qu'un vrai débat a eu lieu, lors duquel nous avons constaté que des positions et des visions pratiquement irréconciliables se sont affrontées quant aux intentions et à ce qui allait se passer. Au terme du débat, la décision de votre hémicycle a été de prendre acte et de classer le postulat, lequel avait à peu près exactement les mêmes termes que la motion déposée moins de deux mois plus tard, ceci sans qu'aucun élément nouveau ne soit intervenu entre les deux.

Je ne reviendrai pas sur les éléments un peu personnels qui ont été évoqués, en particulier lors du débat pour défendre l'urgence ce soir, notamment la déclaration implicite qu'une personne serait en fait un expert de la chose, qui sous-entend que les autres personnes – et elles sont assez nombreuses – qui ont travaillé sur cette problématique depuis plusieurs années le seraient moins.

Le travail a évidemment été fait en étroit dialogue, si ce n'est en collaboration, avec le Service cantonal des ponts et chaussées. Par deux fois dans le passé, celui-ci s'est prononcé à chaque fois dans le même sens concernant le point central évoqué dans la motion – celui de l'inversion des circulations – disant qu'il ne souhaitait pas cette inversion.

Je ne reviendrai pas sur le fait qu'une réponse a été donnée – qui n'était peut-être pas dans la forme souhaitée par le groupe motionnaire aujourd'hui et auparavant pour le postulat – mais une analyse de l'inversion des circulations a bel et bien été faite. La raison principale pour laquelle cette option n'a pas été retenue a effectivement été illustrée, tant dans le rapport distribué à l'ensemble de la commission, que dans le rapport du Conseil communal.

Alors oui : on peut maintenir des désaccords, et il y a des avantages et des inconvénients dans chacune des variantes, on vous en donne acte. Toutefois, à un moment donné, il faut trancher et si l'on ne tranche pas, on continue de faire la même chose. Faire la même chose, c'est aussi trancher, mais pas dans le sens des analyses qui ont été faites entretemps.

J'aimerais quand même corriger deux ou trois éléments pour lesquels le Conseil communal ne peut simplement pas accepter des affirmations fausses. La première correction est d'ordre purement formel : le délai de réponse a été respecté. Pour mémoire, tous les objets qui ont été déposés dans les quatre anciennes communes ont été prolongés de deux ans au moment de l'entrée en vigueur de la fusion en janvier 2021. La réponse qui vous a été donnée a été déposée sur le portail ECHO avant le 31 décembre 2022, c'est-à-dire tout juste dans le délai. Elle a été traitée dans les semaines qui ont suivi, assez rapidement. Pour autant, compte tenu du fait que les discussions étaient en suspens depuis à peu près 15 ans, je ne pense pas que ces quelques jours changent grand-chose sur le fond du débat.

Sur le fait que quelques personnes ne partagent pas l'avis ou, en tout cas, la décision qui a été entérinée par le Conseil général, je pense que ce n'est pas spécialement étonnant, car cela arrive à peu près chaque fois quand on doit prendre des décisions.

Par contre, concernant les courriers qui ont été évoqués : dans le courrier des lecteurs, certaines choses que cette personne affirmait laissaient penser qu'elle n'avait pas lu très exactement ce qui était proposé dans la décision. S'agissant du courrier de l'ancien conseiller d'Etat, je l'ai reçu personnellement et j'y ai répondu personnellement.

Là aussi, on peut avoir des éléments de compréhension différents. Pour donner juste un exemple, la personne concernée a estimé qu'il n'y avait plus d'accès possible à la poste, que cela occasionnerait des détours extraordinaires pour s'y rendre. C'est assez facile de démontrer que, si le problème ne se pose pas dans un sens, il se pose dans l'autre, mais que, à la fin, c'est à peu près la même distance. Mais peu importe, je ne veux pas entrer dans ce détail.

Il a été dit que les gens n'ont pas été consultés, alors que le processus a duré plus d'une année et demie et qu'il a fait l'objet de plusieurs itérations avec l'ensemble des acteurs du quartier. Si quelqu'un habitant dans le quartier ne s'est pas exprimé le jour où la consultation a eu lieu, ou si les choses ne se sont pas passées d'une manière considérée comme adéquate, le Conseil communal est tout à fait ouvert à recevoir ces personnes et à les entendre.

On ne peut jamais parvenir à mettre tout le monde d'accord, mais je peux vous garantir que le processus, dans son ensemble, a été mené d'une manière totalement transparente, avec des itérations qui ont conduit à des modifications et des adaptations du projet, afin d'arriver à la situation telle qu'elle vous a été présentée. Tout cela a déjà été dit lors du premier débat, je ne vais pas m'étaler trop longtemps sur cet élément.

Concernant la sécurité, franchement, laisser sous-entendre que le Conseil communal – sans parler de vous, mesdames et messieurs – est un inconscient qui envoie à une mort pratiquement annoncée nos concitoyens : qu'est-ce que cela veut dire ?

A un moment donné, il y a des règles de circulation. Si j'étais un peu cynique, je dirais que la seule vraie différence que l'on aura, par rapport à la pratique actuelle, c'est que la vitesse autorisée pour cette rue ne sera plus de 30 km/h, mais de 20 km/h.

Si des gens ne respectent pas les règles – comme c'est peut-être déjà le cas aujourd'hui – est-ce que cela fait de l'ensemble des autorités et des experts qui ont planché sur ce sujet des criminels ? Je pense que certains mots qui ont été utilisés ici dépassaient probablement un peu la pensée, y compris de la part de l'auteur de ces propos.

Bien sûr, on ne peut jamais exclure un accident, cela a déjà été dit la première fois. Mais quelqu'un l'a dit dans le cadre du débat : si l'on veut éviter absolument les accidents, il faut éviter tous les véhicules – ou, en tout cas, beaucoup de véhicules – et, à ce moment-là, on n'aura plus de problèmes.

Je donnerai un exemple, une comparaison qui n'est évidemment pas raison : je crois que la vitesse maximale qui est autorisée sur les routes qui nous permettent de monter dans les stations de ski en Valais doit être de 50 km/h – voire plus à certains endroits – mais je n'ai pas vu beaucoup d'automobilistes descendre ou monter dans les lacets à plus de 10, 15 ou 20 km/h. Ceci sans parler des cyclistes, que je n'ai pas vus beaucoup tout court.

Sans vouloir refaire encore une fois tout le débat, je vous cite, de manière exacte, la disposition de la loi sur la circulation routière, que j'ai évoquée

lors de notre premier débat, à l'art. 32, al. 1 de la loi sur la circulation routière.

L'art. 34, al. 4 dit déjà : « Le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent. »

A l'art. 32, al. 1 : « La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances [...] », quelle que soit la limitation de vitesse. Que ce soit du 20, du 30, du 50, du 80, du 100 ou du 120 km/h, c'est la même chose. En particulier, il est dit : « [...] notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau. »

Les choses sont absolument claires du point de vue de la légalité. Cela dit, le comportement des usagers est évidemment déterminant pour savoir ce qu'il advient dans la réalité, là comme n'importe où ailleurs.

Je n'irai pas plus loin et, évidemment – je ne l'ai pas dit, mais cela paraît assez évident – le Conseil communal s'oppose à cette motion.

M. Yves-Alain Meister intervient :

- Je ne vais pas prolonger les débats, mais simplement pour expliquer deux choses au Conseil communal, qui sort complètement du contexte. Vous avez eu effectivement contact deux fois avec le Service des ponts et chaussées, pour un aménagement qui n'est pas celui que vous voulez mettre en place aujourd'hui.

La deuxième chose, qui est vraiment très importante, monsieur le Conseiller communal, c'est que la limitation passera effectivement de 30 à 20 km/h, mais dans des situations qui seront complètement différentes, puisqu'il n'y aura plus d'affectation de voies. Aujourd'hui, les cyclistes descendent exactement entre le trottoir et la ligne jaune, zone dans laquelle ils sont confinés, alors que, à futur, ils pourront prendre toute la largeur de la chaussée. S'ils doivent dépasser un groupe de piétons qui descend, ils vont se déporter au milieu de la chaussée. La voiture arrivera à freiner, mais, malheureusement, pas le cycliste. C'est absolument certain.

M. Mauro Moruzzi, responsable du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, déclare :

- Nous avons déjà eu ce débat la première fois, il a déjà été répondu, et je ne reviendrai pas sur la deuxième affirmation.

Séance du Conseil général - Lundi 13 mars 2023

En revanche, concernant la première affirmation, je peux vous dire – et je l'ai déjà dit tout à l'heure – que, sur la question fondamentale de l'inversion de circulation, le Service des ponts et chaussées s'est prononcé deux fois contre cette variante, même si ce n'est pas exactement le même projet, évidemment, puisque ce projet a été proposé pour la deuxième fois.

Dernière chose, le Service des ponts et chaussées connaît évidemment parfaitement ce dossier. Il est public, mais nous le lui avons soumis bien avant de le finaliser, et il préavisera favorablement l'arrêté de circulation qui est transmis. S'il y avait eu un problème fondamental, il est évident que le Service des ponts et chaussées s'y serait opposé.

Soumise au vote, la **motion n° 23-303** intitulée « Gare Sud : sécurité pour la mobilité douce avant tout ! » est **refusée par 28 voix contre 12 et 1 abstention**.

La séance est levée à 22h00.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL :

Le président,	La secrétaire,
Christophe Schwarb	Isabelle Mellana Tschoumy

La rédactrice du procès-verbal,
Evelyne Zehr, vice-chancelière

