

**VILLE DE NEUCHÂTEL**  
**CONSEIL GÉNÉRAL**  
**27<sup>e</sup> SEANCE**

**38<sup>e</sup> période administrative 2020-2024**

**Année 2022-2023**

---

**Lundi 3 avril 2023, à 19h30**  
**Hôtel de Ville, Salle du Conseil général**

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

Sont présents 33 membres du Conseil général, y compris le président : Mmes et MM. Alexandre Brodard (PLR), Aline Chapuis (VPS/Les Vert-e-s), François Chédel (VPS/solidaritéS), Julie Courcier Delafontaine (Soc), Nicolas de Pury (VPS/Les Vert-e-s), Laura Ding (VPS/Les Vert-e-s), Nicole Galland (VPS/Les Vert-e-s), 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), 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), Thomas Perret (VPS/POP), Alain Rapin (PLR), Marc Rémy (PLR), Jean-Luc Richard (VPS/Les Vert-e-s), Sylvain Robert-Nicoud (PLR), Marc-Olivier Sauvain (PLR), Christophe Schwarb (PLR), Patricia Sörensen (Soc), Aurélie Widmer (Soc), Jacqueline Zosso (Soc).

Sont présent-e-s 6 suppléant-e-s du Conseil général : M. Florian Perrin (Soc), Mme Solenn Ochsner (VPS/solidaritéS), M. Flavio Principi (VPS/Les Vert-e-s), M. Georges Alain Schaller (PLR), M. Mario Vieira (PLR), M. Loïc Muhlemann (Soc).

Sont excusés 8 membres du Conseil général: M. Patrice Neuenschwander (Soc), Mme Mila Meury (VPS/solidaritéS), M. Romain Brunner (VPS/Les Vert-e-s), M. Jules Aubert (PLR), M. Benoît Zumsteg (PLR), Mme Stéphanie Gérard Mattsson (Soc), Mme Jasmine Herrera (VPS/Les Vert-e-s), Mme Marie-Emilienne Perret (VPS/Les Vert-e-s).

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 25<sup>e</sup> séance, du lundi 6 février 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 26<sup>e</sup> séance, du lundi 13 mars 2023, sera adopté ultérieurement.

### LECTURE DE PIÈCES

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

1. Lettre de Mme Alice Dudle (VPS/Les Vert-e-s), annonçant sa démission du Conseil général avec effet au 31 mars 2023. Le président en donne lecture.
2. Invitation à l'inauguration de la place Agota Kristof le vendredi 5 mai 2023, à 17h30.
3. Courriel de Mme Anna Laura Ludwig (PLR), membre suppléante, annonçant sa démission du Conseil général avec effet au 27 mars 2023. Le président en donne lecture.
4. Arrêté du Conseil communal du 3 avril 2023, proclamant élu membre du Conseil général, M. Jean-Luc Richard, suppléant de la liste Les Verts, Ecologie et Liberté, à laquelle appartient le siège vacant.
5. Arrêté du Conseil communal du 3 avril 2023, proclamant membre suppléant du Conseil général, M. Flavio Principi, 9<sup>e</sup> des viennent-ensuite de la liste Les Verts, Ecologie et Liberté, en remplacement de M. Jean-Luc Richard.
6. Arrêté du Conseil communal du 3 avril 2023, proclamant membre suppléant du Conseil général, M. Georges Alain Schaller, 11<sup>e</sup> des viennent-ensuite de la liste PLR Commune de Neuchâtel, en remplacement de Mme Anna Laura Ludwig.
7. Nomination de Mme Jacqueline Oggier Dudan (VPS/ Les Vert-e-s) en qualité de membre de la Commission financière (sous-commission IV) en remplacement de Mme Alice Dudle (art.126 RG).
8. Nomination de M. Flavio Principi (VPS/Les Vert-e-s) en qualité de membre de la Commission du développement technologique,

agglomération, sécurité et des ressources humaines en remplacement de Mme Alice Dudle (art.126 RG).

9. Nomination de M. Flavio Principi (VPS/Les Vert-e-s) en qualité de membre de la Commission des naturalisations et d'agrégations en remplacement de Mme Jacqueline Oggier Dudan (art.126 RG).

### **Communiqués de presse**

- Des cinq communes du littoral neuchâtelois intitulé « Hiver'VITA », pour redécouvrir les bienfaits des parcours sportifs en forêt ».
- Du Conseil communal intitulé « Le sport neuchâtelois reprend vigueur ! ».
- Du Conseil communal intitulé « Eclairage public réduit : un bilan très positif à Neuchâtel ».
- Du Conseil général intitulé « Partez à la recherche des empreintes coloniales de Neuchâtel ».
- Du Jardin botanique de Neuchâtel intitulé « Le Jardin botanique de Neuchâtel vous emmène explorer les traces du vivant sur Terre...et sur Mars ! ».
- Du Conseil communal intitulé « La lutte contre les îlots de chaleur se poursuit à Neuchâtel, exemple avec le port de Serrières ».

## **ORDRE DU JOUR**

### **A. Rapports**

- 23-006 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public 2023 et la réponse à la motion n° 329 de l'ancienne commune de Neuchâtel
- 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 n° 11965, propriété de la Ville de Neuchâtel

### **B. Autres objets**

- 23-604 Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « La commune, un employeur qui doit se montrer comme exemplaire »
- 23-605 Interpellation du groupe PLR intitulée « Un audit au MEN ? »
- 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 ? »

**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<sup>re</sup> 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<sup>re</sup> 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<sup>re</sup> fois lors de la séance du 5 septembre 2022.*

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

Neuchâtel, le 14 mars 2023.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

**Assermentations**

Le président, **M. Christophe Schwarb**, procède à l'assermentation de deux nouveaux membres suppléants du Conseil général, M. Flavio Principi (VPS/Les Vert-e-s), en remplacement de M. Jean-Luc Richard et M. Georges Alain Schaller (PLR) en remplacement de Mme Anna Laura Ludwig.

## **Propos présidentiels**

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

- Notre prochaine séance aura lieu le 8 mai 2023 et se tiendra à Valangin. Je vous rappelle que nous avons décidé de nous rendre dans chacune des anciennes communes durant la première législature. Comme nous sommes déjà allés à Corcelles-Cormondèche et Peseux, nous siégerons donc à la halle de gymnastique de Valangin le 8 mai prochain.

Avant que ce soit l'émeute, je vous informe qu'il n'y aura pas de Wifi. Il vous faut donc recharger vos portables et partager vos connexions. Les débats ne seront pas transmis en direct pour des questions d'organisation, mais ils seront quand même enregistrés. Aussi, comme on dit dans les prétoires : tout ce qui sera dit pourra être retenu contre vous, même si cela ne l'est pas en direct...

Pour l'heure, la séance du 22 mai 2023 – qui était une séance de réserve – est toujours maintenue, mais le Bureau discutera prochainement de son maintien ou non. Je ne vous dis rien, je laisse le suspens. Conservez dans vos agendas la date du 22 mai prochain.



# **RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LES DEMANDES DE CREDIT RELATIVES AUX PROGRAMMES D'ASSAINISSEMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC 2023 ET LA REPOSE A LA MOTION N°329 DE L'ANCIENNE COMMUNE DE NEUCHATEL**

---

(Du 8 mars 2023)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

## **1 Introduction**

Mettre à disposition et maintenir en bon état des infrastructures de qualité sont des tâches fondamentales de notre collectivité, qui contribuent de manière déterminante à la qualité de vie de la population et à l'attractivité résidentielle et économique de notre commune. Si le maintien de la substance de nos équipements est en soi une activité continue, les travaux projetés s'inscrivent désormais aussi dans le contexte d'une évolution rapide des enjeux climatiques, d'aménagement de l'espace public, de développement durable, de respect des normes sécuritaires et d'adaptation aux besoins des personnes à mobilité réduite.

À l'origine, l'assainissement de nos chaussées consistait à reconstituer leur état initial après les travaux de réparation, de renforcement ou de renouvellement des équipements situés en dessous. Depuis plusieurs années, une réflexion en amont est menée systématiquement lors des interventions sur le domaine public afin de saisir toutes les opportunités de reconsidérer la place nécessaire à chaque fonction (espace de mobilité, espace paysager, espace de délasserement, sécurité, etc.) et, pour l'espace de mobilité, à chaque usage (piétonnier, cycliste, transports



publics, véhicules motorisés, etc.). La définition de ces espaces en surface nécessite une coordination avec les multiples équipements et services en sous-sol, et réciproquement. En particulier, la présence d'équipements en sous-sol et souvent de lignes électriques aériennes peut parfois limiter drastiquement la possibilité de planter, de végétaliser, ou même simplement de perméabiliser une surface. À l'inverse, l'absence de contrainte constitue une opportunité à saisir pour envisager une nouvelle fonction ou un nouvel usage en surface lors de travaux.

Cette démarche peut être illustrée par les exemples récents suivants :

- au giratoire de Monruz, environ 600 mètres carrés de surface d'enrobé ont été perméabilisés dans le cadre des travaux de réaménagement (voir Annexe 10);
- à la Vy d'Etra, la surface en enrobé d'un chemin piétonnier a été diminuée afin de permettre l'infiltration des eaux et de proposer un aménagement paysager sur la surface perméable gagnée;
- à la rue des Parcs, malgré la densité très forte des équipements en sous-sol et la présence des lignes aériennes des bus en surface, la perméabilisation et végétalisation en certains endroits a été possible pour quelques 24 mètres carrés sur la chaussée en 2022. D'autres surfaces s'ajouteront en 2023.

Ce gain n'est pas anecdotique: réparti sur l'ensemble du territoire bâti, le résultat total des mètres carrés gagnés année après année constituera une contribution indispensable à la limitation des îlots de chaleur, dont l'impact s'accroît toujours plus sensiblement<sup>1</sup>. L'amélioration du cadre de vie urbain est au centre des réflexions des services communaux. Le bien-être et la sécurité de la population nécessitent de soigner particulièrement l'espace public. Le partage de l'espace à disposition doit ainsi être arbitré dans le cadre de l'aménagement du territoire, de l'échelle la plus large à l'échelle la plus petite.

Le présent rapport vise donc à informer votre Conseil du programme 2023 d'entretien et de renouvellement des infrastructures sur le domaine public de la commune, et à obtenir les crédits, conformes à la planification financière, nécessaires à cette fin. En outre, il répond à la motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité» en exposant les changements de régime de vitesse déjà réalisés et ceux planifiés pour cette année et les suivantes (§ 3.2.2).

---

<sup>1</sup> Un indicateur a été introduit à ce titre dans les rapports de gestion. En 2021, quelques 610m<sup>2</sup> ont été perméabilisés, végétalisés ou encore plantés en remplacement de surfaces imperméables. Pour l'année 2022, ce chiffre se monte à 750m<sup>2</sup>.

Les investissements pour 2023 entrant dans le calcul de l'autofinancement (domaine public et projets particuliers) s'élèvent au total à 3'900'000.- francs pour 2023, dont à déduire 345'000.- francs de subventions et 1'640'000.- francs de recettes de fonds d'équipements (cf. chapitre 5).

## 2 Bilan 2022<sup>2</sup>

### 2.1 Chantiers et projets réalisés

- Réalisation d'une mesure du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) sur la rue des Charmettes et élargissement du trottoir existant;
- rue de la Chapelle (Corcelles), mise en conformité Lhand et aménagements pour mise en zone 30 début 2023;
- assainissement du chemin de la Boine;
- assainissement de la chaussée de la rue de l'Orée (partie ouest);
- assainissement d'un tronçon de la route de Chaumont;
- aménagement de la rue des Parcs (secteur collège des Parcs);
- assainissement du giratoire des Trois-chênes et mise en conformité LHand des deux quais bus;
- assainissement du chemin de la Vy-d'Etra.

### 2.2 Chantiers décalés

- Les travaux d'entretien du domaine public et d'aménagement prévus sur la rue des Parcs en 2022 s'achèveront en 2023.
- Les dossiers concernant l'avenue Édouard-Dubois, la rue du Clos-de-Serrières ouest et le chemin des Ravines sud, dont les crédits ont été sollicités en 2022, sont entrepris début 2023.
- La réfection du pont du Tirage sur le Seyon à Valangin a subi un retard dû à la disponibilité des entreprises et des matériaux. Le chantier ne pouvant pas être finalisé avant l'hiver, il a débuté le 13 février 2023 pour une inauguration prévue fin avril-début mai.
- Concernant l'axe Soguel-Préels annoncé en 2022, le contexte financier actuel a conduit à revoir la planification des interventions. Les travaux les plus importants annoncés dans le rapport n°22-004 seront lissés sur plusieurs années.

---

<sup>2</sup> cf. Rapport 22-004 concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissements sur le domaine public 2022 et pour les domaines autoporteurs de l'eau et du Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) 2022-2023 (du 14 février 2022).

### **2.3 Travaux de la Confédération, giratoire de Monruz**

L'Office fédéral des routes (OFROU) a réalisé en 2022 un giratoire à la demi-jonction de Monruz, qui remplace l'ancien carrefour à feux. La Ville a été associée à toutes les phases de ce projet et a saisi l'opportunité offerte par ces travaux pour réaménager la chaussée entre le nouveau giratoire et celui des Gouttes-d'Or.

Outre le réaménagement de la chaussée, les trottoirs ont été adaptés, une bande cyclable ajoutée et les quais de bus mis en conformité à la LHand. S'agissant d'un axe cantonal, le Service des ponts et chaussées a collaboré activement au projet. En outre, un axe piétons-cyclistes (provisoire) a été installé au sud de la Villa Perret pour contourner le chantier et sur l'axe du projet futur d'aménagement de la plage de Monruz<sup>3</sup>.

### **3 Planification 2023**

Les actions envisagées dans le cadre des rapports périodiques sur le domaine public sont élaborées en cohérence avec les objectifs du plan d'aménagement local (PAL) en cours de révision et qui sera soumis à votre Autorité en 2024. Il s'agit en effet d'assurer dès aujourd'hui un niveau de qualité des équipements permettant de répondre aux développements futurs de notre commune, conformément aux objectifs recherchés. La coordination interservices appliquée lors du développement des projets d'assainissements du domaine public garantit la cohérence des actions. À ce titre, le développement soutenu du réseau de chauffage à distance (CAD) ces prochaines années aura une influence importante sur la planification future des assainissements des voies publiques.

Le 14 février 2022, votre Autorité a adopté une enveloppe portant sur le seul exercice 2022, tenant compte de la capacité d'autofinancement. Pour les investissements liés aux domaines autoporteurs, l'enveloppe portait sur les exercices 2022-2023, en raison de la prévisibilité financière de ces domaines, financés par des taxes causales. Le présent rapport sollicite auprès de votre Autorité une enveloppe portant sur l'exercice 2023 dans le respect des investissements annoncés au budget 2023.

Dans le cadre des réflexions en cours concernant la planification des investissements, il est souhaitable que notre Commune s'aligne à l'avenir

---

<sup>3</sup> Cf. Rapport n°19-003 du Conseil communal au Conseil général concernant le plan spécial des rives de Monruz et le traitement des terres polluées pour l'aménagement du parc Nature en ville, du 11 mars 2019.

sur des pratiques plus stables et prévisibles, usuelles pour des villes de moyenne importance comme pour le Canton, en sollicitant des enveloppes financières sur quatre ans pour les travaux sur le domaine public, basées sur une planification à 10 ans des investissements communaux. Il s'agit en effet d'honorer l'obligation communale, découlant du droit supérieur, de préserver les infrastructures publiques sous sa responsabilité (eau potable, assainissement, réseaux d'énergie, etc.).

Il s'agit en outre de prévenir tout potentiel accident ou des dégâts sur des équipements de tiers dus à un mauvais entretien, pour lesquels la Commune pourrait être tenue responsable, et de garantir les services tels que l'accessibilité, la distribution d'énergie, l'alimentation en eau, l'évacuation des eaux usées, etc. Dans le prolongement de ces dispositions, les Communes sont également tenues d'adapter leurs infrastructures à la transition et la résilience climatique face aux risques.

Par ailleurs, une analyse complète de l'état technique des infrastructures sera menée en 2023, avec un géo-référencement des données. Elle est doublée d'une analyse approfondie des risques naturels et de l'évolution des contraintes climatiques sur le territoire communal, sous différentes thématiques (canicule, ruissèlement, inondations, etc.). C'est sur la base des résultats de cette démarche transversale que sera entreprise la planification subséquente à 10 ans pour les domaines concernés.

Les investissements retenus dans le cadre du présent rapport ont déjà fait l'objet d'une priorisation par notre Conseil lors de l'élaboration du budget 2023 adopté par votre Autorité. Le chapitre 3.1.1 expose les critères de maintenance du domaine public et les conséquences du sous-investissement dans cette mission.

Si un décalage des investissements sur le domaine public lors d'un exercice est acceptable, une péjoration sur plusieurs années de l'état d'entretien des infrastructures est difficile à soutenir financièrement, en raison de la disproportion entre les coûts de remise en état par rapport aux coûts d'entretien. Néanmoins, l'enveloppe des investissements présentés à votre Autorité à hauteur des montants résumés ci-après a été diminuée cette année encore, afin de répondre aux objectifs financiers communaux.

## Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

	Montants initialement prévus en 2022 pour 2023 <sup>4</sup>	Montants de la version finale du budget 2023 voté
Assainissement du bruit routier, aménagement, zones 30, revêtements	600'000.-	500'000.-
Domaine public (entretien)	3'300'000.-	1'500'000.-
Mise en conformité LHand	2'000'000	800'000.-
RC5 Monruz, part de la Ville de Neuchâtel (PA3)	750'000.-	400'000.-
Assainissement ouvrages d'art, murs, falaises (étude et réalisation)	500'000.-	350'000.-
Remplacement arbres d'alignements	350'000.-	150'000.-
Crêt-Taconnet - aménagement (PA1) - réalisation, y compris giratoire de la Gare et av. de la Gare	1'700'000.-	200'000.-
<b>TOTAL</b>	<b>9'200'000.-</b>	<b>3'900'000.-</b>
<b>Allègement du budget d'investissements 2023</b>		<b>-5'300'000.-</b>

### 3.1 Domaine public

Ce chapitre vise à assurer la bonne compréhension de la méthode et des critères de maintenance du domaine public et les aspects de communication relatifs aux travaux entrepris<sup>5</sup>. Le programme détaillé des travaux est décrit dans les annexes au présent rapport.

#### 3.1.1 Méthode

Les tâches de planification de la maintenance s'appuient sur les principes du Guide 2017 pour les Villes et les Communes relatif au «*maintien de la valeur des routes*», sous l'égide de l'Association des infrastructures communales, de l'Association des communes suisses et de l'Union des villes suisses. Ce guide vise à assurer globalement une maintenance permanente et suffisante des infrastructures en tenant compte des équipements souterrains et de l'environnement immédiat. Elle considère

<sup>4</sup> Ces montants prévus correspondent aux niveaux qui auraient été attendus selon les critères de maintenance décrits au chapitre 3.1.2. De plus, deux chantiers ont été décalés dans le temps (RC5 et Crêt-Taconnet).

<sup>5</sup> Le chapitre reprend sur ce point, en l'adaptant, le contenu du précédent Rapport n°22-004 du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissements sur le domaine public 2022 et pour les domaines autoporteurs de l'eau et du PGEE 2022-2023 (du 14 février 2022).

également les critères financiers définis par le Service financier de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014.

Pour mener à bien cette mission complexe, un groupe de travail et de conduite veille à intégrer toutes les parties prenantes aux différents projets dans une coordination technique. Piloté par le Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, il est composé d'offices et de services communaux (Service de l'environnement, parcs, forêts et domaines, développement durable, affaires foncières, Service du développement territorial, patrimoine bâti, insertion et cohésion sociale, sécurité, etc.) et des intervenants externes sur le domaine public (Viteos, ello communications SA, TransN, Swisscom et Groupe E). Outre les aspects de coordination technique, ces échanges permettent d'affiner le programme précis des travaux et d'intégrer autant que possible les projets impératifs non planifiés survenant en cours d'année et affectant le domaine public (aménagement paysager, projet privé, etc.).

Ce groupe de coordination technique planifie les interventions en veillant aux besoins exprimés. C'est lui qui élabore progressivement le programme des travaux qui fait l'objet de la présente demande de crédit, touchant les domaines suivants:

- le domaine public, son entretien et les projets particuliers y relatifs;
- le réseau d'assainissement, son entretien, l'application des mesures des Plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) sanctionnés et leur mise à jour en fonction de développements, aussi régionaux;
- le réseau de distribution de l'eau (propriété de la Ville), son entretien, son renouvellement, complété de projets et d'études particulières de développement;
- l'impact sonore, avec la pose de revêtements à faible émission ainsi que les dispositifs de modération du trafic (zone 30 ou zone de rencontre);
- la sécurité par l'amélioration des traversées piétonnes, de la visibilité, d'aménagements particuliers;
- les ouvrages d'art, de murs et de falaises bordant le domaine public, leur entretien, leur renouvellement;
- les alignements d'arbres, leur entretien et leur renouvellement;
- les adaptations liées à la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), avec la suite de la mise aux normes des arrêts de bus et leur accessibilité;
- les enrochements des rives et môles des ports, leur entretien et leur renouvellement (domaine passablement affecté par la montée des eaux du lac en 2021).

### 3.1.2 Critères de maintenance du domaine public

L'entretien du domaine public se planifie selon un système de suivi à long terme: la planification se base sur le cycle de vie des équipements, en particulier des chaussées, et doit assurer leur utilisation sûre et économique. Le domaine public communal (trottoirs, chaussées, escaliers) représente 285 km de longueur environ, pour une valeur de renouvellement de près de 1 milliard de francs. Investir dans son entretien est indispensable pour prévenir son vieillissement et l'augmentation exponentielle des coûts de renouvellement avec le temps, tout en répondant aux obligations légales, sécuritaires notamment (art. 58 CO).

L'évaluation précise de l'état du domaine public de la nouvelle commune et de son degré d'usure permettra d'affiner les priorités d'intervention dès 2024 tout en considérant les importants travaux prévisibles liés au développement du chauffage à distance (CAD) ces 20 prochaines années.

Le tableau suivant présente la base du coût unitaire d'entretien retenu pour le réseau urbain, en fonction des données actualisées d'année en année. Le renouvellement complet des voies publiques est admis tous les 50 ans (amortissement 2%) et est conforme aux amortissements publics fixés par la LFinEC. Par exemple, pour les routes et les trottoirs, ce renouvellement consiste à traiter l'ensemble formé par la couche d'usure, la ou les couches de support et les couches de fondation, sous lesquelles se trouvent les différents réseaux d'énergie, de communication ou encore d'évacuation des eaux.

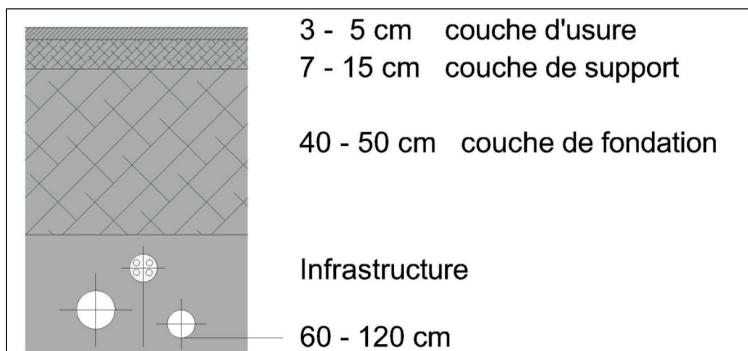
Type d'intervention	Description de la mesure	Durée de vie (années)	Coût CHF/m <sup>2</sup>
Maintenance couche d'usure	Fraisage (3-5 cm) + revêtement type (3-5 cm)	5 à 10	70.-
Renforcement couche de support	Revêtement type (3 cm) + couche de support (7-15 cm)	15	135.-
Renouvellement couche de fondation	Fondation (40-50 cm)	50	300.-

Ce rythme équivaldrait à investir théoriquement une vingtaine de millions de francs chaque année pour le maintien d'une valeur à neuf. Afin de limiter la dégradation des infrastructures publiques, tout en restant dans une enveloppe financière acceptable, des crédits annuels d'entretien englobant la maintenance, le renforcement et le renouvellement sont sollicités régulièrement, pour conserver un état moyen à bon.

Les investissements nécessaires au maintien de la substance des voies publiques sont évalués à partir de leur état général. Plusieurs facteurs sont pris en considération pour déterminer l'ampleur des travaux d'entretien à effectuer et leur degré de priorité. L'analyse se base sur des critères mesurables et comparables. La fréquence d'assainissement sera moins soutenue pour une voie secondaire que principale.

Un indice global de dégradation, tronçon par tronçon, est ainsi déterminé à partir de l'âge, de l'usure superficielle, de la dégradation, des fissures, des affaissements, des déformations, de l'orniérage, de la glissance, de la présence de nids-de-poule, etc. Cet indice, appelé l'indice d'état I1, est défini par la norme VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports).

Lorsque le revêtement et les couches successives d'une chaussée ne sont pas entretenus correctement, les dégâts se propagent plus en profondeur et s'étendent rapidement à l'infrastructure (infiltration d'eau, lessivage...), ce qui demandera des investissements beaucoup plus conséquents en raison de coûts de renouvellement augmentant de manière exponentielle avec le temps.



1 - Structure et équipement d'une voie publique

La planification optimale des assainissements a pour objectif essentiel d'assurer le maintien d'un niveau de service acceptable à moindre coût pour une durée de 20 ans: avec un investissement annuel de 3 millions de francs, l'état du réseau est estimé à 90% de moyen à bon. Un niveau d'entretien insuffisant entraîne une dévaluation du patrimoine et engage la responsabilité des Autorités en cas de négligence.

Les montants sollicités dans le cadre du présent rapport pour les travaux d'entretien du domaine public tiennent compte de la priorisation des dépenses d'investissement réalisée dans le cadre de la planification

accompagnant le budget 2023 adopté par votre Autorité. Cette planification assure la coordination des travaux indispensables avec les interventions sur les différents réseaux situés sous le domaine public (notamment celles de Viteos), ainsi que les projets d'aménagements urbains et paysagers. Les montants sollicités sont augmentés de prestations propres internes (étude, soumission, adjudication, conduite et suivi du chantier, décompte, gestion administrative, etc.) représentant 10% des dépenses externalisées. Selon la nature des travaux, des subventions fédérales sont possibles à hauteur de 10% environ (bruit routier) et sont indiquées dans le chapitre 5 «Finances». De plus, suite à la modification de la Loi sur les routes et voies publiques (LRVP) en 2020, le Canton verse annuellement à notre Commune un montant fixe de quelque 150'000.- francs par année.

### **3.1.3 Communication**

Une bonne compréhension des interventions par le public est essentielle. L'organisation du chantier en est favorisée ainsi que les relations entre les usagères et usagers, le voisinage et les entreprises intervenantes. Les usagères et usagers et le voisinage sont systématiquement informés sur la nature des travaux, leurs objectifs, leur durée et leurs impacts par des tout-ménages et des affiches posées aux abords des chantiers quelques semaines avant le début des travaux. En fonction de la nature des interventions, des informations complémentaires sont communiquées directement aux habitant-e-s et propriétaires riverains, aux associations de quartiers et/ou aux services publics concernés. Certains chantiers conséquents ou d'importance stratégique sont présentés également via des articles dans le journal N+ ou au travers de reportages via les médias locaux. Le site internet de la Ville permet (via le lien «perturbation du trafic» du SITN) à chacun-e de s'informer sur la planification générale des travaux et les mesures d'accompagnement prévues<sup>6</sup>. Les perturbations de trafic occasionnées par des chantiers sont intégrées dans le cadre de la coordination générale cantonale du trafic.

## **3.2 Bruit routier**

L'Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB) fixe le cadre légal pour l'assainissement du bruit émis par la route. Les propriétaires de routes ont l'obligation d'assainir leur réseau sous peine de verser des indemnités annuelles aux propriétaires riverains des routes

---

<sup>6</sup><https://www.neuchatelville.ch/fr/vivre-a-neuchatel/habitat/bureau-technique/info-chantiers>

en cas de dépassement des limites légales. En effet, les routes qui sont la source d'un dépassement des valeurs limites d'émission doivent être assainies au moyen de mesures proportionnées. Les mesures à la source (au niveau des routes ou des véhicules) sont prioritaires. Le dispositif de mesures d'assainissement du bruit routier est constitué, pour les axes routiers concernés, de la pose de revêtements pauvres en émission sonore et de l'abaissement de la vitesse à 30km/h.

En avril 2022, le Conseil fédéral a décidé de prolonger les subventions accordées aux propriétaires des infrastructures bruyantes pour la période 2023-2024. Les subventions en question représentent un montant de l'ordre de 10% du coût de la mesure liée à la diminution du bruit. Nos services collaborent étroitement avec le Canton, par son Service des ponts et chaussées, chargé des contrôles du respect des normes du bruit du trafic, pour ces travaux d'assainissement et pour l'obtention de subventions fédérales en la matière. Depuis le mois de novembre 2022, le Canton a publié sur le site cantonal SITN la mise à jour du cadastre du bruit routier 2021 pour les routes cantonales et communales. Ce cadastre ne donne toutefois pas d'information quant aux nuisances générées sur les axes impactés par les émissions sonores de l'OFROU et des CFF, tels que le Quai Max-Petitpierre. Les valeurs définies dans ce cadastre du bruit sont indicatives: elles permettent d'identifier les secteurs où des dépassements pourraient intervenir afin de cibler des études plus approfondies.

Ce cadastre en libre consultation sur le Géoportail cantonal (SITN) met en lumière les dépassements calculés des limites légales sur certains axes communaux. C'est le cas notamment le long de la rue des Parcs, où les travaux d'aménagements en cours comprennent l'abaissement de la vitesse à 30 km/h (zone 30) et la pose d'un revêtement pauvre en émissions sonores. Les réductions de bruit émis attendues sont les suivantes:

**Réduction du bruit en dBA**

	Jour	Nuit
50km/h SDA4 (KB50_-3dB)	-2.0	-2.1
30km/h, revêtement standard	-3.9	-4.3
30km/h et SDA4 (KB50_-3dB)	-5.2	-5.8

L'échelle des décibels est exponentielle. Une réduction des émissions sonores entre 2 et 4.5 décibels correspondent à une diminution de moitié du bruit du trafic motorisé, ce qui aura un effet important pour la qualité de vie des riverain-e-s de la rue des Parcs. Des mesures de bruit ont été réalisées en début d'année 2023 (pendant la période hivernale, hors

chantier). De nouvelles mesures seront effectuées à l'issue des travaux afin de vérifier le gain en terme de bruit. Les résultats seront intégrés dans le prochain rapport sur le domaine public.

### **3.3 Mobilité douce**

Outre la réduction de la vitesse à 30 km/h, qui permet de réduire le bruit et le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les cycles (chapitre 3.3), plusieurs aménagements tels que des bandes cyclables et d'autres mesures sont en réalisation ou réalisés afin de favoriser et développer la mobilité douce (contre-sens cyclables, bandes et pistes cyclables, trottoirs partagés). Parmi celles-ci, on peut notamment citer la partie amont de la rue de Beauregard ainsi que le chemin des Écoliers aux Charmettes réservés aux piétons et cycles (2022), avec la redirection du trafic motorisé de transit; les bandes cyclables vers la traversée piétonne régulée par feux à La Coudre, ou encore le contresens cyclable sur les rues Jehanne-de-Hochberg, du Pommier et Isabelle-de-Charrière (2022).

Notre Conseil, par le Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, le Service du développement territorial et le Service de la protection et de la sécurité notamment, étudie en continu les aménagements ou adaptations possibles: les travaux sur le domaine public constituent des opportunités très importantes de réalisation progressive, à moindre frais, d'une politique publique en faveur de la mobilité douce prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

### **3.4 Mise en conformité LHand des quais bus**

La *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées* (LHand) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Elle a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes en situation de handicap. Concernant plus spécifiquement les transports publics, la loi prévoit que les constructions, les installations et les véhicules qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi, soit au 31 décembre 2023<sup>7</sup>. D'une manière générale, au niveau suisse, les objectifs fixés dans le cadre de cette loi ne sont pas encore atteints et ne pourront pas l'être dans le délai imparti: les Cantons font état de retards, de même que les CFF. En outre, l'Alliance SwissPass,

---

<sup>7</sup> Un prolongement du délai de co-financement est envisagé par le Canton jusqu'à fin 2024.

l'organisation de branche des transports public, cherche actuellement à résoudre la problématique de l'accessibilité des gares à l'échelle suisse<sup>8</sup>.

Les quatre anciennes Communes ont analysé la conformité de leurs arrêts de bus et réalisé des travaux d'adaptation à la LHand. La Commune de Neuchâtel dans son territoire actuel a adapté jusqu'à ce jour 80 arrêts sur 195, soit 41% de réalisation à fin 2022. Il s'agit de 26% des adaptations à l'échelle du Canton, alors que les 195 arrêts de bus que compte la commune représentent 20% des quais bus cantonaux. Le total d'arrêts conformes au niveau cantonal est à 19.5%.

Au vu de la situation financière de la Ville et de l'état d'avancement actuel des travaux, il est proposé de réaliser 33 arrêts en 2023 (70 avaient été annoncés lors du rapport de demande de crédit du domaine public 2022). La différence de 37 arrêts correspond à l'écart entre les chiffres espérés au début de l'année 2022 pour 2023, et une nouvelle priorisation déterminée en ce début d'année en revoyant le rapport entre coûts, pertinence et efficacité, pour le résultat exposé ci-dessous.

Le but de cette priorisation est de répondre de la meilleure manière possible aux contraintes posées par les finances communales, les travaux annoncés ou les reports de chantiers; par exemple, l'arrêt de Tivoli se situe dans le périmètre de réalisation d'un projet immobilier d'importance qui aura des incidences sur les aménagements à proximité, dont les arrêts de bus. Un autre exemple est l'arrêt des Poudrières, où la rampe du bus peut être déployée dans l'attente d'un projet par le Canton qui visera une amélioration de l'accessibilité de la zone des services de police.

À l'échéance imposée de fin 2023, 58% des quais bus de la commune seront donc adaptés à la LHand, et le reste réparti entre les projets à venir ou temporairement suspendus en attente de transformations prévues. Par ailleurs, si l'objectif à terme reste bien que tous les arrêts de bus soient conformes, il n'est par exemple pas raisonnable d'adapter des arrêts destinés à être supprimés: ainsi, l'adaptation des deux quais de la Croix-du-Marché au centre de la zone piétonne ne semble pas pertinente si, à moyen terme, les bus devaient éviter la rue du Seyon.

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2024, une offre de substitution devra cependant être prévue pour les arrêts non conformes, puisque légalement chaque arrêt devra être accessible aux personnes en situation de handicap. Pour notre commune, parmi les 82 arrêts qui ne seront pas strictement conformes à la LHand à cette date, 47 arrêts seront accessibles avec une rampe et 35

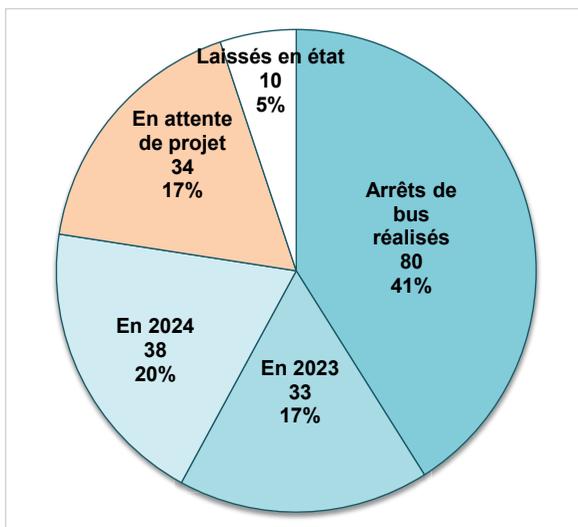
---

<sup>8</sup> <https://www.rts.ch/info/suisse/13713489-des-taxis-pour-lacces-des-personnes-a-mobilite-reduite-aux-gares-adaptees.html>

devront faire l'objet d'autres solutions, telles que des rehaussements provisoires ou partiels, voire un service de véhicules adaptés, selon les options encore en discussion aux niveaux cantonal et fédéral.

Pour chaque adaptation, une analyse complète est menée prenant en compte l'ensemble de l'environnement du quai, en coordination étroite avec les services cantonaux des Transports et des Ponts et chaussées, ainsi qu'avec TransN. La pertinence de l'emplacement des arrêts et la qualité de l'accessibilité sont évaluées, et notamment les traversées piétonnes desservant les arrêts de bus. Ces études aboutissent souvent à l'introduction de mesures de sécurité complémentaires, telles que des îlots, qui empêchent le dépassement des bus à l'arrêt et augmentent la sécurité des piétons tout en améliorant la ponctualité des bus. Des fiches de mise en conformité sont établies pour chaque arrêt. Celles-ci servent ensuite de base pour l'obtention de la subvention cantonale, une fois les travaux réalisés.

Un crédit pour le programme 2023 à hauteur de 800'000.- francs TTC est sollicité, dont à déduire les subventions cantonales, estimées à 160'000.- francs, et 400'000.- francs de recettes provenant de fonds d'équipements. Cette dépense est prévue au budget d'investissements adopté par votre Conseil. Les crédits nécessaires pour finaliser le programme en 2024 seront sollicités lors du prochain exercice, dans la mesure des possibilités d'investissements de la Commune et de la poursuite du subventionnement par le Canton.



2 - Arrêts de bus modifiés selon la LHand sur le territoire communal

#### **4 Motion n°329 : régimes de vitesse et zones de rencontre**

Le présent rapport permet également de répondre à la motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité» de l'ancienne Ville de Neuchâtel, qui priait le Conseil communal:

*«d'étudier la possibilité d'étendre la zone 30 km/h à toute route communale et la mise en place de nouvelles zones de rencontre dans les cœurs des quartiers, comprenant de petites zones piétonnes temporaires ou permanentes. Ceci dans le but de diminuer les nuisances sonores dues au trafic motorisé et d'augmenter la sécurité et le bien-être dans les quartiers d'habitations».*

Les quatre anciennes Communes participant à la fusion avaient identifié sur leur territoire, parfois depuis longtemps, certains axes sur lesquels elles estimaient nécessaire d'abaisser la vitesse pour les passer en zone 30 ou en zone de rencontre. Le Conseil communal de la nouvelle Commune de Neuchâtel reprend pleinement à son compte ces intentions, tout comme celles, plus ambitieuses, des motionnaires, par l'abaissement progressif et systématique de la vitesse à 30 km/h, voire à 20 km/h dans les zones de rencontre, tout en maintenant un régime supérieur à 30 km/h (cf. annexe 9) sur quelques tronçons spécifiques particuliers, où un abaissement de la vitesse n'est pas possible ou ne fait pas sens (secteurs OFROU ou cantonaux, routes communales hors zone urbaine).

Cette démarche, qui a commencé avant la fusion dans l'ensemble des anciennes communes, a donc été reprise de manière systématique dans le cadre des chantiers urbanistiques importants, déjà réalisés, en cours de réalisation ou à venir (Portes-Rouges, Clos-de-Serrières, Beauregard, etc.), ainsi qu'à l'occasion des interventions planifiées sur le domaine public. Cette manière de procéder permet d'adapter progressivement le dispositif tout en profitant d'interventions d'entretien de toute façon nécessaires, ce qui permet des synergies très intéressantes en matière de planification, de coûts de réalisation et de mise en œuvre.

En ce sens, les critères qui permettent de déterminer les régimes de vitesse appropriés relèvent d'une logique de distribution du trafic entre les axes de transit (50 km/h ou 80km/h hors localité) et les axes réservés au trafic riverain (zone de rencontre, 20 km/h, zone 30 ou vitesse 30 km/h, selon la configuration de l'espace public). Un dialogue régulier avec les services cantonaux concernés, les sociétés de transports publics et les associations de mobilité ou de quartier est en place et permet de préparer et d'accompagner les modifications prévues ou en cours.

Les adaptations du régime de vitesse s'accompagnent de dispositifs d'aménagements permettant aux usagères et usagers d'identifier clairement, en plus des panneaux de circulation, la vitesse autorisée.

Pour 2023, il est ainsi prévu de faire passer les axes suivants à 30 km/h:

- rue de la Chapelle (Corcelles)
- rue des Parcs et rue des Brévards
- avenue Edouard-Dubois
- axe Clos-de-Serrières – Tivoli- Port-Roulant – Évole
- axe Martenet-Maillefer
- centre de Valangin<sup>9</sup>

En ce qui concerne la demande formulée dans la motion d'étudier la création de zones de rencontre dans les cœurs de quartiers périphériques, notre Conseil est également acquis au principe. Plusieurs zones de rencontres sont déjà réalisées sur le territoire de notre commune fusionnée, comme la place du Tertre, la rue Marie-de-Nemours, la rue du Chasselas, la rue de Vieux-Châtel avec Edmond-de-Reynier, la rue du Pommier, la Place de l'Escargot (chemin des Brandards et rue de Bourgogne) ou encore la partie centrale de la Grand'Rue de Corcelles. De tels aménagements présentent l'avantage de renforcer l'attractivité des centralités de quartier en soulignant leur caractère piéton, tout en autorisant les véhicules à y circuler, à une vitesse modérée.

De plus, certaines zones de la commune sont déjà interdites au trafic (avec toutefois certains accès garantis aux riverain-e-s), sans avoir formellement le statut de zones piétonnes ou de rencontre: c'est le cas par exemple du bourg de Valangin. Des adaptations de signalisation ou de légers aménagements permettront de mieux identifier ces zones où les piéton-ne-s sont déjà prioritaires.

Les prochaines zones de rencontre du type de celles évoquées dans la motion sont prévues notamment à la place de la Rosière et sur le plateau de la gare (2023), aux alentours du Temple et sur la place de la Fontaine de Peseux (2024) et à La Coudre. Au fur et à mesure de la réalisation de travaux d'entretien sur le domaine public, la question du réaménagement en zone de rencontre sera posée systématiquement, si la configuration des lieux s'y prête.

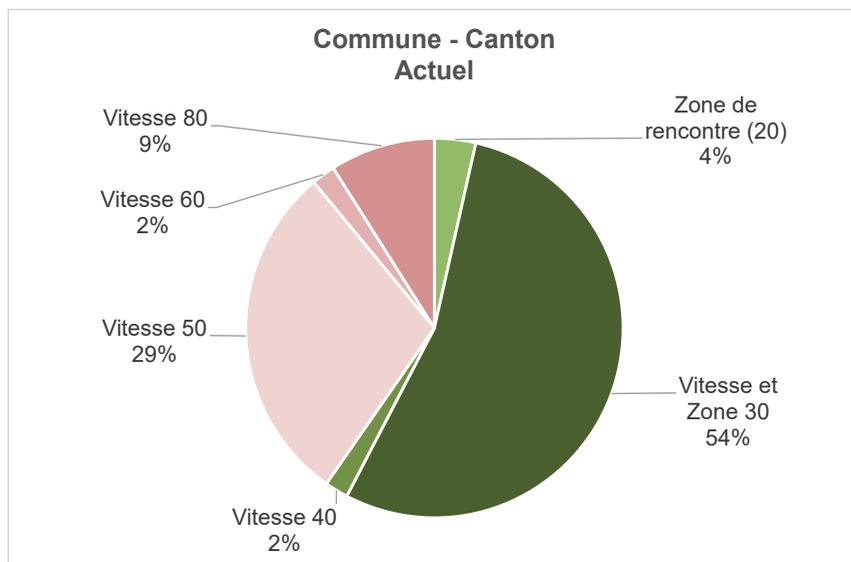
La possibilité d'aménager de petites zones piétonnes, temporaires ou permanentes, doit quant à elle être évaluée au cas par cas: les enjeux concernent principalement les riverain-e-s et les commerçant-e-s. Les

---

<sup>9</sup> Le plan indiquant les passages à la vitesse 30 km/h cette année figure en annexe 9.

associations de quartier et les différentes parties prenantes doivent être consultées dans le cadre de l'élaboration de ce type de projets, afin de s'assurer de l'adhésion, si ce n'est de l'ensemble, du moins d'une large majorité des personnes concernées.

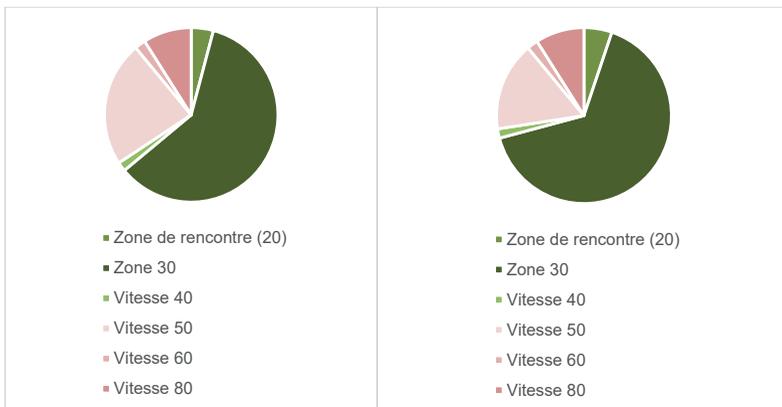
À fin 2022, pas moins de 60% des longueurs cumulées des routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (142 km) ont déjà un régime de vitesse inférieur à 50km/h (c'est-à-dire: vitesse 40, vitesse 30, zone 30 ou encore zone de rencontre), les chemins forestiers et les routes nationales n'étant pas pris en compte dans le calcul. Avec les chantiers prévus cette année, ce chiffre passera à 66%, et devrait atteindre environ 80% dans les années à venir, ce chiffre incluant la prise en compte des routes cantonales sur notre périmètre communal<sup>10</sup>. Aujourd'hui, le seul réseau communal urbanisé ouvert au trafic et limité à moins de 50 km/h, représente déjà 69% de sa longueur totale. En 2023, ce pourcentage s'élèvera 77% et atteindra dans un avenir assez proche 90%. Il ne subsistera donc à ce moment-là sur les routes communales que 10% des chaussées régies par une vitesse légale de 50km/h ou plus.



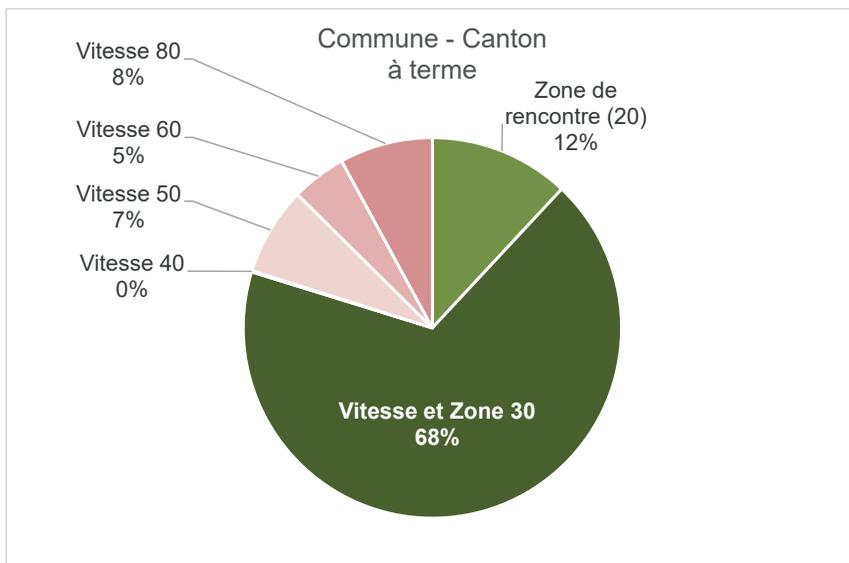
3 – Répartition à fin 2022 des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)

<sup>10</sup> Le changement de régime de vitesse sur des routes cantonales présuppose l'accord de l'autorité cantonale. Les décisions sont prises sur les projets spécifiques, qui sont toujours discutés avec le Service des Ponts et Chaussées en particulier.

## Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023



4 - Fin 2023 et fin 2024



5 - Répartition à terme des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)

## 5 Finances

Conformément au Règlement général de la Commune, les montants figurant aux projets d'arrêtés du présent rapport seront indexés à l'indice suisse des prix à la construction pour l'Espace Mittelland, qui permet de prendre en compte l'évolution des prix du marché. L'indice suisse des prix à la construction mesure semestriellement l'évolution effective des prix du

marché dans le secteur de la construction sur la base d'analyses statistiques régionalisées. L'espace Mittelland est la région de référence pour Neuchâtel.

### **5.1 Adjudications par des marchés publics**

L'ensemble des mandats pour les travaux devra respecter la réglementation sur les marchés publics. Le Canton adoptera en principe cette année l'Accord cadre inter-cantonal des marchés publics (AIMP), qu'il s'agira d'appliquer en conséquence. L'AIMP reprend la nouvelle réglementation fédérale en la matière, renforçant la prise en compte des critères de durabilité et d'environnement dans l'évaluation des offres déposées. Ces critères prolongeront ceux de la Confédération en la matière afin de garantir un système d'évaluation uniforme et cohérent; ils seront adoptés au sein de notre administration pour l'ensemble des mandats d'une certaine importance. Par ailleurs, le système de contrôle interne revu mis en place au sein des services communaux concernés complètera la démarche qualité de suivi des dépenses d'investissement.

Dans un souci d'améliorer le critère de durabilité des chantiers mis en œuvre par la Commune, le Canton et les Villes de la Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel, ont mandaté conjointement un spécialiste des enrobés recyclés. Actuellement, les critères d'adjudication n'incitent pas suffisamment les entreprises à recourir à ces matériaux. L'objectif est de redéfinir les critères d'adjudication permettant de valoriser les offres qui intègrent l'utilisation de matériaux recyclés. En effet, selon les types d'enrobés, des teneurs entre 10 et 90% d'agrégats d'enrobés (matériaux recyclés) peuvent être ajoutés en conformité avec les normes de construction.

### **5.2 Synthèse des investissements**

Les montants sollicités sont augmentés de prestations propres internes (étude, soumission, adjudication, conduite et suivi du chantier, décompte, gestion administrative, etc.) représentant 10% des dépenses externalisées.

**5.2.1 Programme des travaux d'entretien 2023**

Secteur / Arrêté	Domaine public
<b>Montant au budget des investissements</b> (détails page suivante)	<b>1'500'000.-</b>
Secteur / Arrêté	Domaine public
Route de Chaumont - chemin du Signal	350'000.-
Rue des Guches	115'000.-
Chemin Gabriel ouest	100'000.-
Chemin de Casse-Bras	80'000.-
Réorganisation de la rue de la Rosière	200'000.-
Réfection de la chaussée des Ravines sud	250'000.-
Rue du Vieux-Chatel	100'000.-
Réfection de la zone piétonne	200'000.-
<b>Total HT des crédits spécifiques «Infrastructures»</b>	<b>1'395'000.-</b>
<b>Total TTC des crédits spécifiques «Infrastructures»</b>	<b>1'500'000.-</b>

**5.2.2 Études et projets d'infrastructures (TTC)**

	2023
Remplacement d'arbres d'alignement sur le domaine public	150'000.-
Mise en conformité d'arrêts de bus (LHAND)	800'000.-
Assainissement du bruit routier et modération du trafic	500'000.-
Assainissement ouvrages d'art de murs et de falaises	350'000.-
Crêt-Taconnet - aménagement (PA1) - réalisation y compris giratoire avenue de la Gare	200'000.-
RC5 Monruz, Saint-Blaise – réaménagement – projet et réalisation, part VDN (PA3) <sup>11</sup>	400'000.-

<sup>11</sup> Crédit total sollicité: 600'000.- réparti entre 2023 (400'000.-) et 2024 (200'000.-).

### 5.3 Suivi financier

En s'appuyant sur le système de contrôle interne (SCI) en place, chaque projet présenté dans le cadre du présent rapport fait l'objet d'un suivi financier précis (devis, offres, dépenses, projections, recettes).

Le contrôle interne veille à assurer les affectations des factures, conformément aux devis et adjudications, s'appuyant sur des offres résultant des marchés publics. Les investissements sur 2023 prévoient des montants bruts de 1'500'000.- francs pour la part d'entretien annuel du domaine public, incluant les prestations internes et respectant les enveloppes financières. Les frais annuels correspondant aux investissements nets sont résumés dans les tableaux suivants.

	CHF	CHF/an
<b>Investissement domaine public, y compris prestations propres</b>		
Montant	1'500'000.-	
Recette fonds d'équipements	-750'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>750'000.-</u></b>	
Amortissements 2%		15'000.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		2'100.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>17'100.-</u></b>

#### Projets d'aménagement spécifiques

	CHF	CHF/an
<b>Remplacement d'arbres d'alignement sur le domaine public</b>		
Montant	150'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>150'000.-</u></b>	
Amortissements 5%		7'500.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		400.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>7'900.-</u></b>

Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

	CHF	CHF/an
<b>Mise en conformité d'arrêts de bus (LHAND)</b>		
Montant	800'000.-	
Subvention cantonale	-160'000.-	
Recette fonds d'équipements	-400'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>240'000.-</u></b>	
Amortissements 2%		4'800.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		700.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>5'500.-</u></b>

	CHF	CHF/an
<b>Assainissement du bruit routier et modération du trafic</b>		
Montant	500'000.-	
Subvention cantonale	-45'000.-	
Recette fonds d'équipements	-250'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>205'000.-</u></b>	
Amortissements 10%		20'500.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		600.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>21'100.-</u></b>

	CHF	CHF/an
<b>Assainissement ouvrages d'art de murs et de falaises</b>		
Montant	350'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>350'000.-</u></b>	
Amortissements 2%		7'000.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		1'000.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>8'000.-</u></b>

Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

	CHF	CHF/an
<b>Crêt-Taconnet - aménagement (PA1) - réalisation y compris giratoire Av. Gare</b>		
Montant	200'000.-	
Recette fonds d'équipement	-100'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>100'000.-</u></b>	
Amortissements 2%		2'000.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		300.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>2'300.-</u></b>

	CHF	CHF/an
<b>RC5 Monruz, Saint-Blaise - Réaménagement projet et réalisation Part Ville de Neuchâtel (PA3) montant total du crédit sollicité (2022 et 23) : 600'000.-</b>		
Montant dépense 2023	400'000.-	
Subvention PA	-140'000.-	
Recette fonds d'équipements	-140'000.-	
<b><u>Total net TTC</u></b>	<b><u>120'000.-</u></b>	
Amortissements 2%		2'400.-
Intérêts moyen (0.55%/2) arrondi		300.-
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>2'700.-</u></b>

<b><u>Total investissement 2023 net TTC</u></b>	<b><u>1'915'000.-</u></b>	
<b><u>Total des frais annuels 2023</u></b>		<b><u>64'600.-</u></b>

## 5.4 Synthèse des coûts

Le tableau ci-après résume les investissements entrant dans le calcul de la capacité d'autofinancement de la Commune.

<b>Travaux 2023</b>	<b>Investissement TTC</b>
Domaine public	1'500'000.-
Projets particuliers	2'400'000.-
<b>Total brut</b>	<b>3'900'000.-</b>
<b>Subventions</b>	<b>-345'000.-</b>
<b>Recette fonds d'équipements</b>	<b>-1'640'000.-</b>
<b>Total net</b>	<b>1'915'000.-</b>
<i>Budget brut inscrit à la planification des investissements pour 2023<sup>12</sup></i>	<i>3'900'000.-</i>

Les montants sollicités respectent les enveloppes d'investissement entrant dans le calcul de l'autofinancement pour 2023.

Les recettes de fonds d'équipements proviennent des taxes d'équipements des communes avant leur fusion qui alimentaient des fonds. Selon la directive du 2 novembre 2022 du Service des communes, ces montants doivent être versés comme recettes dans les investissements publics et les fonds dissous.

---

<sup>12</sup> Les coûts du projet relatif à la RC5 Monruz se répartissent sur 2023 (400'000.- francs) et 2024 (200'000.- francs). Le montant sollicité dans le cadre du présent rapport porte sur l'ensemble de l'enveloppe, soit 600'000.- francs.

## 6 Impacts

### 6.1 Impact sur l'environnement

Dans la continuité des principes de durabilité guidant les projets de la Commune, les actions et mesures proposées dans le cadre de ce rapport prennent en compte les aspects en lien avec la durabilité dans trois domaines en particulier: les matériaux, les critères d'adjudication et les impacts des chantiers. Les interventions veillent de plus à améliorer l'impact environnemental des objets réalisés au niveau de l'air (CO<sub>2</sub> – NO<sub>2</sub>), de l'eau (infiltration), du bruit (revêtement, aménagement, régime de trafic), de l'adaptation de l'éclairage, ainsi qu'à améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, particulièrement les aîné-e-s, et à favoriser la mobilité douce. La volonté de notre Conseil est d'exploiter au maximum les potentialités de chacun des chantiers et de les concrétiser dans leur réalisation (cf. introduction).

Dans le même ordre d'idées, les dernières recommandations pour les travaux de génie civil concernant les déchets et le recyclage des matériaux seront appliquées, conformément aux directives fixées par le Canton en novembre 2021 au travers du Plan cantonal des déchets et appliquées depuis.

La démarche entreprise en collaboration avec le Canton et la Ville de La Chaux-de-Fonds, visant à valoriser les adjudications prévoyant notamment un usage accru de matériaux recyclés pour la construction des infrastructures routières, s'inscrit parfaitement dans la révision de la loi sur les marchés publics au travers de l'AIMP. Cette nouvelle réglementation vise à donner un poids plus important à la qualité et à la durabilité au détriment du critère du prix, souvent trop déterminant dans la pratique actuelle.

La pose de revêtements à faible émission sonore et les aménagements de modération de trafic amélioreront la qualité de vie de nombreux habitant-e-s et riverain-e-s.

Les travaux de réfection du domaine public tiennent compte des besoins des personnes à mobilité réduite (LHand, arrêts de bus et leurs accès), ainsi que des objectifs de développement de la mobilité douce.

En terme d'îlots de chaleur, les services communaux suivent de près les développements novateurs au niveau des enrobés. Lorsque l'usage le permet, les infiltrations d'eau sont prioritaires par la mise en place de revêtements perméables.

En coordination avec le Service de l'environnement, des parcs, forêts et domaines, là où cela fait sens, les surfaces bitumées sont réduites et remplacées par des surfaces perméables, voire végétalisées, suivant l'exemple de Monruz (Annexe 10).

Aux yeux de notre Conseil, les investissements nécessaires à l'entretien des infrastructures de la ville constituent un levier de développement majeur en matière de durabilité, dans ses trois aspects environnemental, social et économique.

## **6.2 Impact sur les finances**

L'ensemble des enveloppes sollicitées respecte les investissements 2023, selon la planification financière adoptée par votre Autorité dans le cadre du budget.

Les prestations propres des Services effectuées dans le cadre de ces investissements seront imputées sur les comptes de fonctionnement, conformément aux directives budgétaires, selon la LFinEC.

Les investissements entrant dans le calcul de l'autofinancement (domaine public et projets particuliers) s'élèvent au total à 4'100'000.- francs (3'900'000 en 2023), dont à déduire 345'000.- francs de subventions et 1'640'000.- francs de recettes de fonds d'équipements (cf. chapitre 5.4 «Synthèse des coûts»).

## **6.3 Impact sur le personnel communal**

Les collaboratrices et collaborateurs de l'Office administratif et technique, du Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, assurent un suivi adéquat du programme soumis à votre Autorité, dans le cadre des dotations existantes. Les compétences requises sont progressivement adaptées à l'évolution des besoins, au gré des mutations de personnel et dans le cadre de la formation continue. Ainsi, au sein du Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, une réorganisation du pôle dit «bureau technique» permet de repourvoir des postes prévoyant des compétences partagées et transversales, notamment lors de départs à la retraite de collaboratrices et collaborateurs.

## **6.4 Consultation**

La commission du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie sera consultée le 20 mars 2023.

## 7 Conclusion

Le crédit demandé dans le cadre du présent rapport doit permettre d'assurer la maintenance des infrastructures indispensables aux activités de la commune, de ses habitant-e-s et de ses entreprises. Depuis le début de la présente législature, un rapport assorti d'une demande de crédit vous est soumis sur une base annuelle, en lien avec le programme de priorisation des investissements en cours d'établissement. Il est cependant prévu de revenir dès que possible au principe de crédits alloués sur plusieurs années, à l'instar de la pratique d'autres villes de moyenne importance dans et hors du Canton.

Les montants d'investissement en jeu sont conséquents et seront, comme les années précédentes, engagés dans une perspective de durabilité aux trois niveaux: matériaux, marchés publics et chantiers. En plus des améliorations significatives attendues, notamment en termes de bruit (grâce aux revêtements et à l'abaissement des vitesses de circulation), d'émissions polluantes ou d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, notre Conseil souhaite relever que l'optimisation des surfaces par le remplacement, lorsqu'il s'avère possible et pertinent, des surfaces bitumineuses par des revêtements perméables, voire même végétalisées, constitue un levier fondamental de la résilience en matière de changement climatique. Cette pratique permet de diminuer partout où c'est possible des effets «îlots de chaleur» en zone urbaine: le domaine public communal (trottoirs, chaussées, escaliers) représente en effet 285 km de longueur sur laquelle notre Conseil peut avoir une emprise directe dans le cadre de l'usage des crédits d'entretien, de toutes façons nécessaires.

Enfin, l'abaissement de la vitesse sur plusieurs axes ainsi que la réalisation de mesures de modération du trafic soignées amélioreront la sécurité des usagères et des usagers, le développement de la mobilité douce et la qualité de vie de la population.

Nous vous prions dès lors, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, d'adopter le projet d'arrêté lié au présent rapport et de classer la motion n°329 de l'ancienne Commune de Neuchâtel.

Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

Neuchâtel, le 8 mars 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

## Table des matières

1	Introduction .....	1
2	Bilan 2022 .....	3
2.1	Chantiers et projets réalisés .....	3
2.2	Chantiers décalés .....	3
2.3	Travaux de la Confédération, giratoire de Monruz.....	4
3	Planification 2023.....	4
3.1	Domaine public .....	6
3.2	Bruit routier .....	10
3.3	Mobilité douce .....	12
3.4	Mise en conformité LHand des quais bus.....	12
4	Motion n°329 : régimes de vitesse et zones de rencontre .....	15
5	Finances .....	18
5.1	Adjudications par des marchés publics .....	19
5.2	Synthèse des investissements .....	19
5.3	Suivi financier.....	21
5.4	Synthèse des coûts.....	24
6	Impacts .....	25
6.1	Impact sur l'environnement .....	25
6.2	Impact sur les finances.....	26
6.3	Impact sur le personnel communal.....	26
6.4	Consultation .....	26
7	Conclusion .....	27
	Annexes .....	33

## Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

8	Programme détaillé des travaux d'entretien 2023, études et travaux 33	
8.1	Route de Chaumont – chemin du Signal .....	33
8.2	Rue des Guches .....	34
8.3	Chemin Gabriel ouest.....	34
8.4	Chemin de Casse-Bras .....	35
8.5	Réorganisation du carrefour de la Rosière .....	36
8.6	Réfection chaussée des Ravines sud.....	37
8.7	Vieux-Châtel .....	38
8.8	Réfection zone piétonne.....	39
9	Études et projets d'aménagements spécifiques .....	40
9.1	LHand – mise en conformité des arrêts de bus .....	40
9.2	Assainissement du bruit routier et modération du trafic .....	40
9.3	Crêt-Taconnet sud de la gare – aménagements provisoires ...	40
9.4	RC5 Monruz-Saint-Blaise – réaménagement – projet et réalisation (part VDN).....	40
9.5	Remplacement d'arbres d'alignement sur domaine public .....	41
9.6	Assainissement d'ouvrages d'art, de murs et de falaises .....	41
10	Plan des régimes de vitesse .....	41
11	Plan de perméabilisation du giratoire de Monruz .....	44
12	Résolution des abréviations .....	45

Projet

**ARRETE**

**CONCERNANT LES DEMANDES DE CREDIT RELATIVES AUX  
PROGRAMMES D'ASSAINISSEMENTS SUR LE DOMAINE PUBLIC 2023**

---

(Du ...)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu la loi sur les finances de l'État et des Communes (LFinEC)

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

**Article premier**

Un montant de 1'500'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le programme d'entretien du domaine public pour 2023, dont à déduire la subvention cantonale de 750'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 2**

Un montant de 150'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le remplacement d'arbres d'alignements sur le domaine public pour 2023. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 5% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 116.00 Parcs et promenades).

**Art. 3**

Un montant de 800'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour la mise en conformité d'arrêts de bus (Lhand) pour 2023, dont à déduire la subvention cantonale de 160'000 francs et une recette de fonds d'équipements de 400'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 4**

Un montant de 500'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour l'assainissement du bruit routier et modération du trafic pour 2023, dont à déduire la subvention fédérale de 45'000 francs et une recette de fonds d'équipements de 250'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 10% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 5**

Un montant de 350'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour l'assainissement d'ouvrages d'art de murs et falaises pour 2023. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 6**

Un montant de 200'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le Crêt-Taconnet - aménagement (PA1), réalisation y compris giratoire avenue de la Gare pour 2023, dont à déduire une recette de fonds d'équipements de 100'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 7**

Un montant total de 600'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le projet RC5 Monruz, Saint-Blaise – réaménagement – projet et réalisation, part VDN (PA3) planifié sur les années 2023 et 2024, dont à déduire la subvention du projet d'agglomération (PA) de 140'000 francs et une recette de fonds d'équipements de 140'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 8**

L'indexation est déterminée sur la base de l'indice du prix à la construction du Mittelland.

**Art. 9**

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

## ANNEXES

### Annexes

#### 8 Programme détaillé des travaux d'entretien 2023, études et travaux

Les objets décrits ci-après font référence au tableau du chapitre 3 figurant dans le rapport. Chaque chantier fait l'objet d'une fiche technique interne destinée à son suivi et rassemblant les informations utiles à la communication externe, tenant par ailleurs à disposition pour consultation les dossiers complets.

##### 8.1 Route de Chaumont – chemin du Signal

###### Programme

Réfection de la chaussée du chemin du Signal à Chaumont.



###### Travaux

*Domaine public* : Assainissement de la chaussée, des couches de support ainsi que de la surface de roulement. Coût : 350'000.- CHF HT. Les travaux prévoient également des adaptations du système d'évacuation des eaux de chaussée. Aux endroits opportuns, une infiltration est privilégiée.





## Travaux

*Domaine public:* Assainissement de la chaussée. Coût: 100'000.- CHF HT. Des aménagements de modération du trafic dans cette zone 30 sont envisagés et permettront d'infiltrer une partie des eaux de surface.

*PGEE:* Réalisation d'une conduite d'eau claire pour la mise en séparatif de l'axe. Montant sollicité dans le rapport 2022 (350'000.- CHF HT).

## Intervenants externes

Viteos: intervention coordonnée sur le tronçon.

## **8.4 Chemin de Casse-Bras**

### Programme

Dans le cadre des travaux réalisés lors de l'interruption de la ligne CFF Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds en 2021, une importante partie du trafic de chantier (notamment pour l'évacuation des matériaux) s'est faite par le chemin de Casse-Bras. Une détérioration du chemin a été relevée et chiffrée à 40'000.- francs HT. Au vu de l'âge et de l'état de la chaussée, un assainissement complet est projeté, auquel les CFF participeront à hauteur de la détérioration chiffrée. Le solde est à charge de la Commune.



### Travaux

Un assainissement complet de la chaussée sera réalisé. Le système d'évacuation des eaux privilégiera l'infiltration. Les surfaces enrobées seront limitées au nécessaire. Coût total: 120'000.- CHF HT, dont 80'000.- CHF HT à charge de la Commune, les CFF finançant 40'000.- CHF HT.

## **8.5 Réorganisation du carrefour de la Rosière**

### Programme

Dans le prolongement des travaux sur la rue des Parcs, nos services ont développé un projet afin d'améliorer l'utilisation de l'espace. Il est prévu de réorganiser le stationnement, repositionner le point de collecte, de mettre en conformité les quais bus ainsi que d'aménager l'espace en zone de rencontre, afin d'améliorer et sécuriser la perméabilité piétonne.

### Travaux

*Domaine public:* Réorganisation complète de ce carrefour en termes d'aménagement de quais bus aux normes, de stationnement et de gestion des déchets. D'importantes surfaces actuellement asphaltées seront perméabilisées. Coût: 200'000.- CHF HT.



## 8.6 Réfection chaussée des Ravines sud

### Programme

Assainissement de la chaussée suite aux travaux qui seront exécuté pour la pose du séparatif dans le cadre du PGEE

### Travaux

*Domaine public:* Assainissement de la chaussée existante. Coût: 250'000.- CHF HT.



ANNEXES

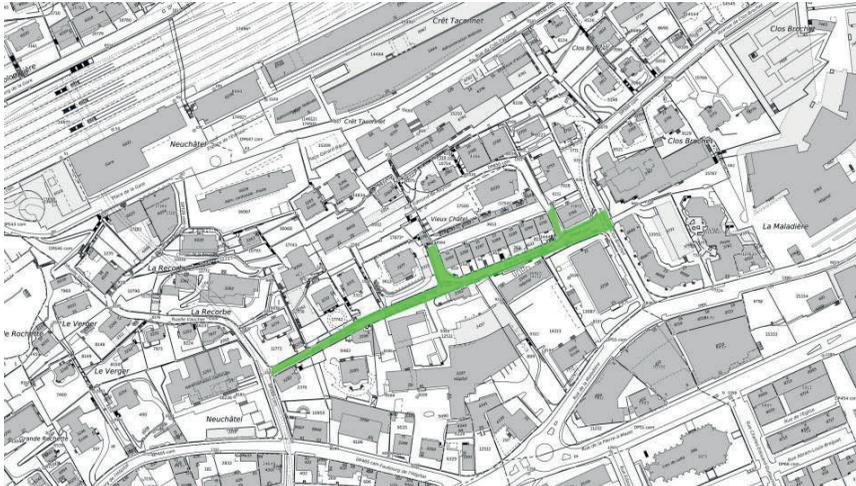
## 8.7 Vieux-Châtel

### Programme

Finalisation de l'aménagement de la rue suite à sa mise en zone de rencontre. Les propositions d'un aménagement spécifique émises par les habitant-e-s du quartier seront prises en compte.

### Travaux

*Domaine public:* Assainissement de la chaussée et aménagements spécifiques en zone de rencontre. Coût: 100'000.- CHF HT.



## ANNEXES

### 8.8 Réfection zone piétonne

#### Programme

La zone piétonne nécessite des travaux d'assainissement, notamment sur certains endroits fortement sollicités par les bus.



#### Travaux

*Domaine public*: assainissements ponctuels de la chaussée. Coût: 200'000.- CHF.

## ANNEXES

### **9 Études et projets d'aménagements spécifiques**

#### **9.1 LHand – mise en conformité des arrêts de bus**

Il est prévu de mettre en conformité 42 arrêts de bus pour un montant de 800'000.- CHF HT en 2023. Ceux-ci sont priorisés en fonction de leur fréquentation et des besoins des usagères et usagers. Des appels d'offres regroupant plusieurs quais seront établis afin d'obtenir des tarifs attractifs permettant des économies d'échelle.

#### **9.2 Assainissement du bruit routier et modération du trafic**

Dans le cadre des travaux d'aménagements ou de projets spécifiques de modération du trafic, des crédits sont nécessaires afin d'étudier et mettre en place des revêtements pauvres en émissions sonores ou de réaliser des aménagements spécifiques pour la mise en zone 30 ou en zone de rencontre. Pour 2023, il s'agit notamment des aménagements zone 30 pour la route des Pins, du revêtement à faible émission sonore sur la rue des Parcs, des aménagements spécifiques zone 30 pour les axes Martenet-Maillefer et Port-Roulant-Évole.

Un montant de 500'000.- CHF HT est sollicité à cette fin en 2023.

#### **9.3 Crêt-Taconnet sud de la gare – aménagements provisoires**

Dans sa séance du 16 janvier 2023, le Conseil général a pris acte du rapport n°22-023 concernant la réponse au postulat n°186 de l'ancienne Commune de Neuchâtel: «La rue du Crêt-Taconnet retrouvera-t-elle du bon sens?».

Ce rapport prévoit la mise en zone de rencontre de l'axe sud de la gare y compris la rue du Crêt-Taconnet.

Un montant de 200'000.- CHF HT est sollicité en 2023 pour réaliser les aménagements liés à cette phase test.

#### **9.4 RC5 Monruz-Saint-Blaise – réaménagement – projet et réalisation (part VDN)**

Dans le cadre du réaménagement de la RC5 entre Monruz et Saint-Blaise, dont le projet est piloté par le Service cantonal des ponts et chaussées, la Ville participe activement à la finalisation du projet qui présente un important potentiel de végétalisation. Les travaux sont prévus au dernier trimestre 2023.

## ANNEXES

Le montant de 600'000.- CHF HT sollicité correspond à la part Ville pour ces travaux d'aménagement et d'assainissement.

### **9.5 Remplacement d'arbres d'alignement sur domaine public**

Le Service de l'environnement, des parcs, forêts et domaines, dans le cadre du plan de gestion de son patrimoine arboré et en collaboration avec les autres offices de la Ville prévoit de remplacer certains arbres d'alignement, en fonction de leur état sanitaire et/ou des opportunités de travaux. Un montant de 150'000.- CHF HT est sollicité pour 2023.

### **9.6 Assainissement d'ouvrages d'art, de murs et de falaises**

En 2010, la Ville a mandaté une étude globale portant sur l'état des murs et falaises sur l'ensemble de l'ancienne commune de Neuchâtel et procéder aux travaux nécessaires. Il s'agit d'étendre ces analyses au périmètre de la nouvelle commune et de poursuivre les travaux de sécurisation: un montant de 350'000.- CHF HT en 2023 est sollicité.

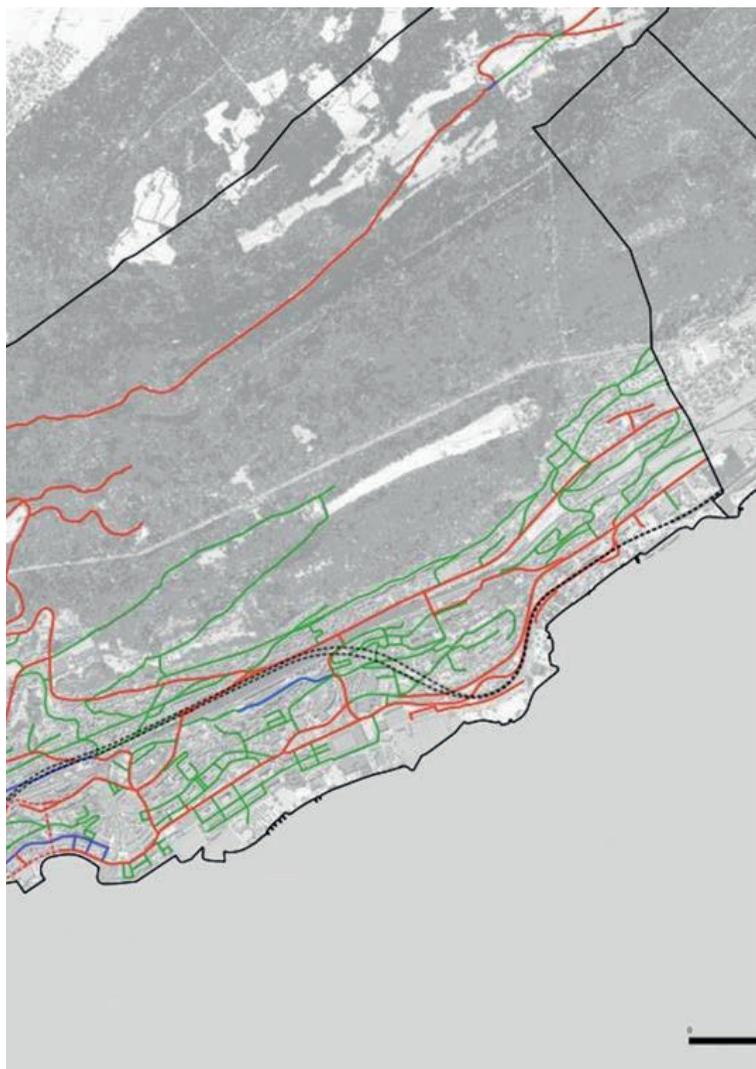
## **10 Plan des régimes de vitesse**

Afin de compléter les informations et chiffres donnés au chapitre 3.2.2, le plan ci-après permettent d'apprécier de manière visuelle l'évolution de la modération du trafic sur notre commune. La version agrandie est à disposition sur le portail du Conseil général.

- Traitillé noir, routes nationales (non considéré dans les calculs)
- Rouge, route à vitesse 50km/h et plus
- Vert, route à vitesse moins de 50km/h, état actuel
- Bleu, route à vitesse moins de 50km/h, mise en application 2023



Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023  
ANNEXES



## 11 Plan de perméabilisation du giratoire de Monruz

*Au giratoire de Monruz, environ 600 mètres carrés de surface d'enrobé ont été perméabilisés dans le cadre des travaux de réaménagement.*



## 12 Résolution des abréviations

AIMP	Accord cadre inter-cantonal des marchés publics
CAD	Chauffage à distance
CEN	Communauté des eaux neuchâteloise
CHF	Francs suisses
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de carbone
dBA	Décibels
DP	Domaine public
HT	Hors taxes
LEaux	Loi fédérale sur la protection des eaux
LFinEC	Loi sur les finances de l'État et des Communes
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
LPGE	Loi cantonale sur la protection des eaux
LRVP	Loi sur les routes et voies publiques
METAS	Institut fédéral de Métrologie
OFROU	Office fédéral des routes
OPB	Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit
PAL	Plan d'aménagement local
PDCMC	Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable
PGA	Plan général d'alimentation
PGEE	Plan de gestion et d'évacuation des eaux
REMO	Réforme et modernisation de l'administration
SCI	Système de contrôle interne
SDA4	Revêtement routier pauvre en émissions sonores
SIG	Système d'informations géographiques
SITN	Système d'Information du Territoire Neuchâtelois
STEP	Station d'épuration
TTC	Toutes taxes comprises
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

## **23-006**

# **Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public 2023 et la réponse à la motion n° 329 de l'ancienne commune de Neuchâtel**

**Mme Patricia Sörensen**, rapporteure de la Commission du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie, déclare :

- Prenant acte que l'entretien et les assainissements sont des leviers importants pour toute la politique publique en termes d'attractivité, de sécurité et d'accessibilité, la commission souligne la qualité du rapport.

Il est notamment relevé que la durabilité est mise en avant dans l'attribution des marchés publics, dans le choix des matériaux et la gestion des chantiers : chaque fois qu'une route est ouverte, on en profite pour installer les infrastructures nécessaires, notamment pour le chauffage à distance. Le système de contrôle mis en place par la commune concernant les marchés publics consiste en une matrice dont les règles sont uniformisées avec les autres dicastères. Tous les recours déposés à ce jour ayant été gagnés, on peut en déduire que le système est efficace.

Les recettes des fonds d'équipements des anciennes communes doivent être versées comme recettes dans les investissements publics jusqu'en 2023. Ce sera donc chose faite.

Si toutes les routes sont limitées à 30 km/h la nuit à Lausanne, la réflexion sur ce thème se poursuit à Neuchâtel. La commune est bien consciente que les normes de pollution – également sonore – sont largement dépassées dans bien des endroits et, notamment, le long de la traversée

de Peseux, où les travaux ont été retardés pour permettre la pose des infrastructures du chauffage à distance.

Il est souvent ardu de budgéter des montants concernant la plantation d'arbres, la coupe d'arbres et leur remplacement, les circonstances étant souvent imprévisibles. Les fonds, dès lors, sont prélevés dans le fonds des arbres.

Tout abattage sur le territoire de la commune doit être demandé et autorisé. Dans ce cas, la commune demande une compensation en nature ou, si c'est vraiment impossible, une compensation financière. Dans le souci de végétaliser, la volonté est de planter et de remplacer des arbres chaque fois que c'est possible, mais le sous-sol et ses infrastructures ne le permettent pas partout. Il est parfois impossible de planter des hautes-tiges dans des endroits où se trouvent des canalisations et conduites diverses.

Les murs et façades représentent aussi des surfaces végétalisables, mais on ne peut pas végétaliser partout : 40 % des surfaces vertes sont publiques, 60 % sont privées. Il faut également tenir compte de l'impact de la végétalisation sur les transports publics et, notamment, leurs lignes électriques.

La pose de revêtement phonoabsorbant a suscité de nombreuses remarques : dans la commune il sera posé là où les normes le dictent, mais ces revêtements ont une durée d'efficacité de plus ou moins 10 ans, ce qui est peu. Il est possible d'allonger ce délai par du colmatage et aussi par le lavage par un camion spécial. Il est souligné qu'avec le revêtement spécial, la différence sera très importante en termes de bruit, bien que les mesures se fassent sans compter les CFF ni l'OFROU.

Dans les zones densément peuplées, il n'est pas possible de supprimer des places de parc. En revanche, on pourrait abaisser la vitesse à 20 km/h, même hors zone de rencontre, lorsqu'il y a des problèmes de cohabitation. Il est relevé que, malgré le passage à 30 km/h dans beaucoup d'endroits de la commune, il y a 40 % d'accidents en plus. L'aspect sécurité est pourtant bien là, mais il y a une augmentation des accidents avec les vélos électriques. Les véhicules ne sont pas toujours maîtrisés par leurs conducteurs.

Au niveau de la LHand, les travaux de mise en conformité, bien que coûteux, sont nécessaires pour une accessibilité par le plus grand nombre. Dans le contexte d'une population vieillissante, le choix a été fait de prioriser les endroits les plus utilisés ou lorsque d'autres travaux sont réalisés dans le secteur. On pourrait avoir à offrir des solutions provisoires, voire payer le taxi à des personnes à mobilité réduite, en attendant la réalisation de tous les arrêts.

La modernisation des transports publics par rapport à la LHand n'est pas non plus terminée. Certains véhicules ne sont pas à niveau par rapport aux quais : il y a encore des marches à franchir. Mais ceci n'est pas du ressort de la commune.

On sait que les véhicules thermiques ne seront plus construits après 2035, mais on ne sait pas à quel rythme aura lieu cette transition. L'évaluation du domaine public prendra du temps, et il faut donc faire des choix, prioriser, « rebletzer » ou « taconner », plutôt que faire du neuf, dans certains cas en assumant un petit risque, nous dit le Conseil communal.

Dans la planification, certains reports ne sont pas programmés, parce que pas prévisibles. Des rapports sont en préparation dans ces cas-là, pour appuyer une demande de crédit.

Concernant l'arrêté, les art. 1 à 5 sont acceptés à l'unanimité par la commission. L'art. 6 a fait l'objet de discussions : cet article inclut un montant de CHF 200'000.- concernant le budget 2024. Les travaux seront déjà engagés cette année et se termineront dans une année. Ils mangeront donc le crédit de l'an prochain. La commission n'est pas unanime sur cette façon de faire.

L'art. 6 est finalement accepté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions. Pour les mêmes raisons, l'art. 7 est accepté par 10 voix contre 2 et 1 abstention. Les art. 8 et 9 sont acceptés à l'unanimité.

Le préavis de la commission sur l'arrêté de ce projet : 10 voix contre 0 et 3 abstentions.

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

- C'est avec un intérêt tout particulier que notre groupe a pris connaissance du rapport n° 23-006. Une bonne planification des interventions nécessaires sur le domaine public permet des économies en travaux de génie civil et, donc, une réduction des impacts sur l'environnement et sur les finances.

Nous nous réjouissons de lire que le Conseil communal ne vise pas seulement une coordination optimale des différents travaux, mais prévoit également de profiter de chaque chantier pour perméabiliser ou végétaliser certaines surfaces. Le réaménagement prévu à Monruz sur la RC5 est un bel exemple de ce côté-là. Nous rendons cependant le Conseil communal attentif au fait que ces grands axes sont également empruntés par des cyclistes, qui veulent se déplacer efficacement en vélo électrique et pas uniquement se promener au bord du lac. Leur nombre étant en constante augmentation, il est crucial pour leur sécurité de prévoir suffisamment d'espace pour ce type de mobilité lors des aménagements.

Notre groupe accorde également une grande importance à la mise en conformité des arrêts de bus aux exigences de la LHand. Il nous semble peu approprié de faire des économies sur le dos des plus vulnérables, sous prétexte que la Ville de Neuchâtel a déjà transformé une part plus importante de ses arrêts de bus que la moyenne cantonale, laquelle est désespérément faible. Comment le Conseil communal compte-t-il sélectionner les arrêts qui ne seront pas mis aux normes ? Est-ce que ce sont des lignes entières qui seront mises en attente ou juste un arrêt sur deux, par exemple ?

Venons-en à la réponse à la motion n° 329 qui avait été largement plébiscitée par le Conseil général de l'ancienne Commune de Neuchâtel, et qui demandait une meilleure qualité de vie et plus de sécurité routière. Une étude toute récente du Bureau de prévention des accidents confirme que, je cite, « limiter la vitesse à 30 km/h recèle un énorme potentiel d'amélioration de la sécurité routière », et encore que « la création de zones 30 a permis de réduire le nombre d'accidents graves de 38 % en moyenne ». Une autre étude encore plus récente du Swiss TPH met en lumière l'impact du bruit routier sur le bien-être physique et mental, ou plutôt le mal-être. Un lien direct a pu être démontré entre une exposition accrue au bruit routier et une augmentation des troubles psychiques dus au stress, à l'agitation ou encore aux insomnies découlant de ces nuisances.

Le tableau en page 11 du présent rapport montre que le bruit diminue de manière très significative quand on réduit la vitesse de circulation de 50 à 30 km/h, et encore davantage quand on combine la mesure avec la pose de revêtements phonoabsorbants. Des tests effectués en 2022 par le Service fribourgeois des ponts et chaussées dans la commune Les Montets ont d'ailleurs révélé que la pose d'un revêtement phonoabsorbant n'est efficace qu'avec une réduction de la vitesse du trafic. La carte du cadastre du bruit de la ville de Neuchâtel semble le confirmer. De nombreuses routes dépassent encore les valeurs, comme, par exemple, l'avenue de la Gare, où un revêtement phonoabsorbant a été posé il n'y a pas si longtemps, mais où la vitesse est toujours de 50 km/h. Notre groupe ne comprend pas pourquoi une rue en plein centre, longée d'immeubles d'habitation – et, de plus, en pente – ne bénéficie pas de la limitation à 30 km/h, alors que l'on y a investi de l'argent pour la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

Nous voudrions néanmoins saluer ici le fait que le cadastre du bruit soit enfin accessible publiquement, mais souhaitons une politique plus volontariste de la part du Conseil communal face à ces nombreux immeubles en jaune le long des axes à trafic important, signe de dépassement des valeurs de bruit. Nous invitons donc le Conseil

communal à mettre en œuvre rapidement les objectifs fixés en réponse à la motion n° 329.

Nous attendons toujours avec la même impatience la stratégie sur la mobilité pour en connaître les détails, par exemple, pour clarifier sur quels critères se base le Conseil communal pour choisir entre l'aménagement d'une zone 30, la simple limitation à 30 km/h, ou encore la mise en place de cœurs de quartiers en zones de rencontre ou piétonne, et pour s'assurer que l'espace nécessaire soit donné à tout type de mobilité lors de ces réaménagements, afin de garantir la sécurité de toutes et tous.

Néanmoins, les quelques réserves que nous avons formulées ne nous empêchent pas d'accepter l'arrêté, en tout cas dans sa globalité. Je reviendrai sur les amendements du groupe PLR, un par un, dans la discussion de détail. Il n'est effectivement pas nécessaire d'avoir la stratégie mobilité en mains pour procéder aux assainissements prévus par le rapport, ni pour généraliser les rues à vitesse modérée. D'autant plus que nous pouvons apercevoir la direction que le Conseil communal souhaite prendre dans les différents rapports qu'il nous a soumis ces derniers mois. En revanche, une partie de notre groupe, dans l'attente de la stratégie de mobilité communale, refusera de classer la motion, souhaitant plus de volontarisme de la part du Conseil communal en faveur de la mobilité douce.

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

- Pour le groupe vert'libéral, ce rapport est très clair, bien présenté et pertinent. Nous saluons le fait qu'au vu des réalités financières de la commune, il a été choisi une rénovation minimale permettant de garder un état acceptable à bon sur 90 % des longueurs de routes communales.

Evidemment, l'entretien minimal ne peut avoir pour vocation de perdurer, car, dans un tel cas, les infrastructures perdraient drastiquement en qualité. Souhaitons que les finances futures soient meilleures pour éviter un arbitrage par trop douloureux dans les années à venir.

A ce propos, nous nous interrogeons sur le devenir du fonds d'équipements. Est-il encore alimenté ? Si oui, comment ? Est-il censé être pérenne ? Ceci est-il en conformité avec MCH2 ?

Nous apprécions tout particulièrement l'attention portée à la perméabilisation des revêtements dès que la situation le permet. Il en va d'une adaptation nécessaire au vu des périodes caniculaires qui tendront vraisemblablement à augmenter au cours des années à venir. Eviter les îlots de chaleur est donc très pertinent.

Nous aurions apprécié une plus grande arborisation des axes routiers et des rues, mais il faut probablement tenir compte de tout ce que le sous-

sol compte comme conduites et autres éléments techniques, qui n'apprécient pas forcément le voisinage direct de racines imposantes.

Concernant le bruit routier, nous avons la conviction que la réduction de vitesse est une nécessité, et qu'il serait de bon ton de l'étendre encore davantage, bien que savoir qu'une part déjà conséquente soit déjà à 30 km/h nous réjouisse beaucoup. Reste tout de même la rue des Fahys, notamment, qui mériterait une attention particulière, car il s'agit d'un axe principal aussi pour la mobilité cyclable, et notamment à destination de la gare, pôle évident d'intermodalité. La sécurité se verrait accrue pour les cyclistes, en même temps que le bruit serait diminué. Une belle situation gagnante.

Au sujet du revêtement phonoabsorbant, nous estimons qu'il est du ressort du Conseil communal de faire la part des choses et de ne pas *faire du luxe pour faire du luxe* – si vous me permettez l'expression – et d'en faire ainsi usage avec parcimonie et raison. Ce qui nous semble être le cas dans ce rapport. Il ne nous viendrait pas à l'esprit de faire preuve de trop d'ingérence envers l'Exécutif.

Une question un peu technique nous est venue lors de l'étude en groupe du rapport. Le chemin des Ravines sera-t-il perméable ? Le montant estimé pour les travaux de ce tronçon paraît aussi passablement conséquent et nous interroge.

Enfin, concernant les amendements déposés, nous suggérons, pour des raisons d'efficience parlementaire, de les traiter en une seule discussion. Le premier aurait éventuellement pu nous convaincre si l'on ne parlait pas de la rue des Parcs, qui est très passante, et pour laquelle un revêtement phonoabsorbant nous paraît légitime.

Les autres amendements nous paraissent être soit de l'ingérence dans les tâches normales de l'Exécutif, soit une manœuvre dilatoire, peu compréhensible au vu de la qualité du rapport et des réalisations nécessaires qu'il représente.

Concernant la motion, malgré le fait que ses buts ne soient pas totalement atteints, les pourcentages atteints cette année – respectivement les 90 % de tronçons limités à 30 km/h atteints d'ici quelques années – semblent répondre *de facto*, et, dès lors, nous pouvons accepter le classement.

**M. Camille Gonseth**, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Entretenir le domaine public et l'assainir est sans doute l'une des tâches les plus fondamentales et complexes de notre commune.

Alliant prise en compte de l'état existant des infrastructures, nécessité de parer au plus pressé, coordination avec les projets urbanistiques à venir et intégration des stratégies de différents acteurs, les arbitrages doivent

être nombreux, et les choix pas toujours faciles à faire, surtout lorsque s'y ajoute une situation financière précaire. Sur ces aspects, le groupe PLR ne peut que saluer les efforts transversaux de coordination et de planification fournis par nos services communaux, et les remercier pour la qualité de leur travail.

Dans son introduction, le rapport nous indique toutefois que l'assainissement de nos chaussées sert depuis plusieurs années à en redéfinir les fonctions et les usages, et donc qu'il sert les vues d'une certaine politique de mobilité. En adoptant les crédits qui nous sont demandés, le Conseil général ne donne donc pas seulement son accord au maintien de certaines infrastructures de base, mais octroie, *de facto*, des moyens financiers pour la mise en œuvre de cette politique. Et c'est là où le bât blesse.

En effet, cette approche pose un problème fondamental, car nous n'avons pas encore eu la possibilité de débattre de la stratégie de mobilité. C'est une manière de faire bien peu démocratique, et qui met le groupe PLR en porte-à-faux. Nous ne sommes évidemment pas opposés, sur le principe, à des investissements qui sont susceptibles d'améliorer le cadre de vie urbain et l'attractivité résidentielle de notre ville, *a fortiori* dans un contexte de densification prônée par la loi sur l'aménagement du territoire. Simplement, nous ne cautionnons pas la manière dont ils nous sont proposés au goutte-à-goutte. Dans le pire des scénarios, nous pourrions arriver à un point de non-retour, où il n'y aurait plus rien – ou presque – à discuter, à cause des crédits déjà votés. En arriver là ne serait simplement pas tolérable d'un point de vue institutionnel et c'est ce que nous voulons éviter à tout prix.

Non, le PLR n'est pas contre les zones 30, ni contre les zones de rencontre, ni même contre la suppression de places de parc, à condition – et c'est là le point essentiel : à condition – que ces aménagements soient pensés de manière globale dans le cadre de politiques sectorielles cohérentes, qui ont été débattues et adoptées par notre Autorité, et qui proposent des solutions raisonnables et des alternatives crédibles à nos concitoyennes et concitoyens.

Si nous voulons supprimer des places de parc en surface pour gagner des espaces de vie, alors permettons aux résidents de notre commune de parquer leur voiture dans des ouvrages souterrains. Si nous voulons inciter les gens à moins utiliser leur voiture, alors proposons-leur un système de transports publics performant. Et quid des personnes qui ont besoin de leur voiture pour se rendre à leur travail, mais qui n'ont pas la possibilité de louer une place de parking privée ? Nos autorités politiques n'ont-elles comme seule perspective à leur offrir qu'un doublement du prix

du macaron, accompagné d'une diminution du nombre de places de parc sur le domaine public ? Ce n'est en tout cas pas notre vision au PLR.

S'agissant de la lutte contre le bruit routier, nous sommes ici aussi quelque peu dubitatifs. En effet, nous ne disposons pas de toutes les informations dont nous aurions besoin pour nous faire une idée précise et porter un jugement informé sur ce qui nous est proposé.

C'est en particulier le cas s'agissant des revêtements phonoabsorbants. Sur les CHF 500'000.- formulés à l'art. 4 de l'arrêté, nous ne savons pas, par exemple, quelle est la part dévolue à ces revêtements. Pas plus que nous ne savons exactement quel est leur surcoût en termes d'investissement et d'entretien par rapport à des revêtements standards, et s'ils bénéficient peu ou prou de la subvention fédérale mentionnée dans ce même article. Ni si – et, cas échéant, où et pour quel montant – la pose de revêtements phonoabsorbants viendrait s'ajouter à une mesure d'abaissement de la vitesse à 30 km/h.

Quoi qu'il en soit, nous sommes défavorables à l'idée d'assainir le bruit routier à l'aide de revêtements phonoabsorbants là où des mesures de modération du trafic sont mises en place. Evitons de faire de la surqualité, alors que nous devons impérativement rééquilibrer nos finances communales. Nous serions aussi bien en peine de comprendre pourquoi la commune fait dans la surqualité d'un côté, alors qu'elle rabote les investissements dans l'entretien du domaine public de l'autre, ce qui, comme le souligne le rapport, n'est pas sans risque.

Ces remarques ne sont pas nouvelles de notre part, tant sur la politique de mobilité que sur la réduction du bruit routier. Nous les avons déjà exprimées à maintes reprises, notamment dans le cadre des débats sur l'entretien du domaine public qui se sont tenus l'année dernière. A la différence près qu'à l'époque, la stratégie de mobilité nous était promise pour le mois de juin.

Constatant que cette stratégie se fait toujours attendre, le groupe PLR ne peut plus cautionner ce fonctionnement. Dès lors, vous comprendrez qu'il refusera l'entrée en matière pour ce rapport, en l'absence d'une vision claire de la stratégie de notre commune en matière de mobilité. Si l'entrée en matière devait néanmoins être acceptée, nous refuserions, pour les mêmes raisons, le classement de la motion n° 329. Le cas échéant, le groupe PLR se fera un plaisir de présenter, lors de la discussion de détail, les quatre amendements qu'il a déposés.

La position du groupe PLR étant clarifiée, nous souhaiterions encore poser trois questions au Conseil communal concernant son rapport. D'abord sur sa temporalité. L'année dernière, nous avons débattu de l'assainissement du domaine public à la mi-mars et, cette année, nous ne

traitons ce sujet qu'au début avril. De plus, les crédits votés ce soir ne pourront, *a priori*, pas être sollicités immédiatement, étant donné l'existence d'un délai référendaire. Certains conseillers généraux de notre groupe se demandent donc pourquoi ce rapport arrive si tard, et ce qui s'est passé depuis le début de l'année en termes de travaux sur le domaine public en dehors des chantiers décalés de 2022. Ceci pour la première question.

Ensuite, sur l'impact concret des interventions du programme d'entretien 2023 sur les places de parc : si l'état d'avancement des projets qui nous sont soumis ce soir le permet, nous prions le Conseil communal de nous indiquer le nombre exact de places de parc qui seront supprimées.

Enfin, notre troisième et dernière question porte sur la manière d'amortir les investissements dans l'entretien du domaine public, dont il est dit, en page 9 du rapport, que leur durée de vie est de 20 ans. Dès lors, nous souhaiterions encore savoir pourquoi un taux de 2 % pour leur amortissement est indiqué à l'article premier de l'arrêté.

**M. Florian Perrin**, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- En préambule le groupe socialiste remercie le Conseil communal de la qualité du rapport présenté aujourd'hui. L'accessibilité du document a permis à chacun-e de nos membres d'avoir une bonne vision d'ensemble et une bonne compréhension des investissements de la Ville. Il apparaît tout de même que la publication du rapport sur la mobilité avant celui-ci aurait évité de mettre la charrue avant les bœufs, et aurait permis un débat plus large au sein de notre Législatif, ce que nous regrettons.

Sans plus attendre, je vais vous communiquer la position de notre groupe, ainsi que les points sur lesquels il a échangé activement. Tout d'abord, la mise en place stratégique de certaines zones 30 permet ainsi de faire d'une pierre deux coups avec la réduction du bruit, ainsi que la diminution du nombre d'accidents graves, qui était – selon un rapport de 2022 – de 33 %.

Nous estimons que cet élément apporte des réponses satisfaisantes à la motion et, de surcroît, de manière proactive. En outre, les applications telles que Google Maps privilégient les itinéraires sur les axes à 50 km/h, ce qui permettra une diminution potentielle du trafic sur ces axes routiers.

En parlant de diminution du trafic, nous pensons que contraindre la population à diminuer les trajets en automobile n'est pas une solution en tant que telle, si elle ne se voit pas offrir de véritables alternatives. De notre point de vue, une offre de solutions plus pertinentes – telles que l'évolution de nos infrastructures alliant des transports publics fréquents et financièrement accessibles, le vélo ou encore d'autres moyens de locomotion alternatifs – est plus adéquate.

Nous nous permettons une petite parenthèse, car nous tenons à souligner que nous ne sommes pas favorables à la suppression des places de parc dans les zones de rencontre lorsque celles-ci sont densément peuplées. Il pourrait être effectivement pertinent de limiter la vitesse à 20 km/h lorsque le lieu en question présente des difficultés de cohabitation, sans forcément que ce soit une zone de rencontre.

Un autre élément a particulièrement éveillé notre attention : la mise en conformité de la LHand quant aux arrêts de bus. En effet, notre groupe est étonné d'entendre le Conseil communal se féliciter lorsqu'il présente sa statistique de 41 % d'arrêts de bus mis en conformité aujourd'hui. Le groupe socialiste tient à rappeler que les travaux de conformité de la LHand, bien que coûteux, sont nécessaires pour permettre l'accessibilité au plus grand nombre. La population est vieillissante, et il n'y a de loin pas seulement les personnes en situation de handicap qui bénéficieront de ces infrastructures. Bien entendu, le choix a été fait de prioriser les endroits les plus utilisés ou lorsque d'autres travaux sont réalisés dans le secteur.

Avant de clore ce chapitre, nous tenons également à mentionner que la Suisse a adhéré à la Convention relative aux droits des personnes handicapées, et cela, il y a bientôt dix ans. Il est donc plus que temps d'accélérer la cadence pour nous mettre en conformité avec nos obligations légales.

Finalement, le groupe socialiste tient à saluer le fait que le travail mené par les services a permis de diminuer les coûts d'entretien de nos infrastructures. De plus, il est à rappeler que les fonds d'équipements des anciennes communes doivent être liquidés à fin 2023. Cela pourra absorber le report sur le budget 2024.

Concernant ce point, nous tenons à rappeler qu'auparavant les projets étaient planifiés sur quatre ans, avant d'être réduits à deux, puis désormais à une année seulement. Nous remarquons donc que l'établissement des rapports sur une année entraîne inévitablement un important surplus de travail pour l'administration communale, ainsi que des reports sur d'autres années. Une telle manière de faire ne nous semble pas idéale en termes de planification, et nous appelons de nos vœux un retour aux rapports quadriennaux.

S'agissant des différents amendements déposés par le groupe PLR, une fois que le Conseil communal aura pu se déterminer à leur propos, nous demanderons une brève suspension de séance pour nous prononcer. Malgré l'énumération de ces détails, le groupe socialiste a voté à l'unanimité l'acceptation de ce rapport, ainsi que le classement de la motion.

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

- Je tiens d'abord à vous exprimer la reconnaissance du Conseil communal pour l'entrée en matière globalement positive, même si elle n'est pas unanime. J'imagine que l'on devra se prononcer sur cette entrée en matière formellement tout à l'heure.

Les interventions des groupes montrent bien – comme le Conseil communal l'avait déjà souligné l'année dernière – que des enjeux très importants accompagnent la question de l'entretien du domaine public sur le territoire communal. Cela me permet, d'emblée, de corriger au moins une assertion du groupe PLR : il n'y a pas que la mobilité, ce sont bien d'autres enjeux qui se trouvent ici. Je me permets de les rappeler brièvement.

D'abord – et c'est l'évidence – il y a la nécessité d'entretenir notre domaine public. C'est une nécessité liée au besoin d'accessibilité, à l'attractivité de notre ville, à une bonne gestion financière, bien sûr, et à l'exploitation de synergies indispensables.

Ensuite, il y a des enjeux qui sont liés à la mobilité, en effet, mais pas seulement au stationnement. La mobilité, ce sont la mobilité douce, les transports publics, mais aussi la santé publique – qui est en partie liée à la mobilité – la sécurité, et l'inclusion des personnes à mobilité réduite, qu'elles soient handicapées ou âgées, ou qu'il s'agisse simplement – on l'oublie parfois – de parents avec des poussettes.

Enfin, il y a des enjeux liés à la résilience climatique et à l'environnement. Je vous pose la question – et poser la question, c'est probablement y répondre : serait-il raisonnable ou déraisonnable de ne pas prendre en compte toutes ces dimensions-là quand on fait un rapport sur l'entretien du domaine public ? Pour le Conseil communal, la réponse est claire.

Quelques points sont à souligner. Cela a été dit plusieurs fois – même si cela n'a pas été dit très fort – ce que nous vous proposons est un peu un entretien au mode du « minimum syndical » : moins de 4 millions, pour un total net d'investissements de 1,9 million, alors que l'optimum serait à 20 millions – et nous ferions certainement de la surqualité – et un investissement satisfaisant serait probablement estimé autour de 9 millions, comme cela a été démontré dans le rapport.

Cela vient d'être dit : en effet, il est impératif de pouvoir disposer, à l'avenir, d'une planification sur un plus long terme – idéalement sur 10 ans – avec des enveloppes budgétaires sous forme de crédits-cadres quadriennaux. C'est bien l'intention du Conseil communal de revenir à ce type de planification.

La loi sur l'égalité pour les handicapés a été évoquée par tous les groupes, et à juste titre. Il faut peut-être d'emblée clarifier une chose : le Conseil communal ne tire aucune fierté particulière – il ne se vante pas – d'être arrivé à moins de la moitié des arrêts de bus. Cependant, force est de constater que ce chiffre est nettement en dessus de la moyenne cantonale – et c'est purement objectif – et il est nettement en dessus de la moyenne fédérale. Cela signifie que la commune a quand même porté une attention particulière dans ce domaine, avec un effort qu'elle n'a pas relâché et qu'elle ne relâchera pas dans les années à venir. Mais c'est effectivement quelque chose d'assez coûteux.

Quelques chiffres : 41 % des arrêts ont été réalisés à fin 2022, et 58 % auront été réalisés à la fin de l'année, si vous adoptez les crédits proposés aujourd'hui. La fin de cette année n'est pas n'importe quel moment, puisque c'est l'échéance légale à laquelle, théoriquement, toutes les communes devraient avoir en principe adapté le 100 % de leurs arrêts. Encore une fois, je pense qu'en Suisse, il n'y en a aucune qui y parviendra.

Il s'agit d'une obligation légale, mais c'est aussi une obligation morale, cela a été dit ou, en tout cas, sous-entendu. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il y a également des enjeux financiers importants : pas seulement ceux de l'investissement qu'il faut faire, mais aussi ce que va potentiellement nous coûter le fait de ne pas l'avoir fait, ou de ne l'avoir fait que partiellement, puisque ce sont les propriétaires des arrêts qui devront financer les alternatives pour les personnes concernées. Et le propriétaire des arrêts de bus sur la commune de Neuchâtel, c'est la Commune de Neuchâtel. Aussi, d'un point de vue financier, il y a donc tout intérêt à avoir le moins possible d'arrêts de transports publics qui ne soient pas à niveau.

Parmi les enjeux, j'ai cité précédemment la résilience climatique. Cela passe par le choix des matériaux, quand on gère les chantiers, les critères d'adjudication, l'impact des chantiers, la végétalisation, la perméabilisation. Je n'y reviens pas, si ce n'est juste pour vous rendre attentifs que ce n'est pas seulement dans le cadre de l'entretien du domaine public que nous y prêtons attention, mais aussi dans les grands projets. Vous avez vu que le chantier des Jeunes-Rives est bien parti, et la première chose que l'on fait, c'est supprimer un énorme îlot de chaleur qu'était celui de la place du 12-Septembre.

Un autre exemple : celui du port de Serrières, où vous avez peut-être aussi vu qu'une surface de 400 m<sup>2</sup> est déminéralisée en ce moment, avec une réutilisation du matériel de chantier. Ainsi, exactement ce qui vous est raconté dans ce rapport est pratiqué aujourd'hui sur le terrain, un peu partout.

Je ne reviens pas sur la mobilité douce, puisque j'aurai encore l'occasion de l'aborder avec quelques éléments. Toutefois, le cas de la rue des Parcs

est particulièrement important, et c'est l'une des interventions majeures du programme proposé pour 2023.

La problématique du bruit a aussi été évoquée, avec la question du rapport qui vient d'être publié, pour des choses que nous savions déjà, mais qui sont étayées de manière scientifique : le bruit est un fléau pour la santé publique. Du point de vue du Conseil communal, la mesure cumulée entre le 30 km/h et le phonoabsorbant est tout à fait pertinente. Là aussi, j'aurai l'occasion d'y revenir dans les réponses aux questions.

La réponse à la motion n° 329, concernant le 30 km/h et les zones de rencontre, reprend tous les thèmes que je viens d'évoquer : la mobilité, la sécurité, la santé publique, le bruit, la qualité de vie dans les quartiers. Une très claire injonction était donnée, il n'y avait nul besoin d'attendre un rapport de mobilité, les choses étaient absolument claires. J'invite aussi à la relecture du Livre blanc de la fusion, qui a été composé à plusieurs mains avec toutes les anciennes communes, lesquelles vont toutes absolument dans le même sens. Aussi, pour le Conseil communal, il était relativement simple de savoir quelle était la direction souhaitée. La mise en œuvre a d'ailleurs commencé avec les anciennes autorités des quatre communes concernées. Elle est reprise de manière systématique par le Conseil communal actuel, comme cela a été indiqué l'an dernier, dans le cadre des grands chantiers urbanistiques – les Portes-Rouges, Clos-de-Serrières, Beauregard – et de l'entretien du domaine public. Rien que de très cohérent.

Synergies, coûts contenus : ce sont aussi des soucis du Conseil communal. Evidemment, il est bien plus favorable de le faire à travers ce type d'instrument que de faire des projets coûteux pour eux-mêmes. Cette manière de faire est d'ailleurs parfaitement alignée sur les principes du plan d'aménagement local en révision.

Le bilan à la fin de 2022 : 60 % des routes communales et cantonales sont à moins de 50 km/h. A la fin de 2023, ce sera les deux tiers. A terme, ce sera 80 %, et si l'on ne considère que les routes communales – celles qui sont vraiment sous le contrôle de notre autorité – nous sommes aujourd'hui à 70 % et serons très bientôt à 90 % environ, sans compter les chemins forestiers ou les routes qui ne sont pas autorisées pour les véhicules. Ceci donc sans tricher.

Ce qui est remarquable, c'est que les réductions de vitesse touchent déjà une grande majorité des routes communales, sans qu'aucune polémique ne soit venue jusqu'ici enflammer les débats, comme on le voit parfois dans d'autres villes. Plusieurs facteurs l'expliquent, mais il y a, notamment, la configuration très favorable de notre ville, avec un transit à haute vitesse sous la ville rendu possible grâce aux tunnels, beaucoup de petites rues de desserte, des rues structurantes qui sont, elles, déjà

souvent très engorgées aux heures de pointe, ce qui fait qu'il est assez difficile d'y rouler à plus de 30 km/h, même si on le voulait.

Il y a aussi concertation avec tous les acteurs : le Canton, d'abord, les associations de quartiers, les organisations de mobilité – comme l'ATE, le TCS, Pro Velo et d'autres – et, bien sûr, l'entreprise de transports. Nous avons une grande qualité de dialogue avec l'ensemble de ces partenaires, et j'aimerais profiter de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui pour les en remercier.

Dans ces conditions, le Conseil communal considère avoir répondu de manière complète et – il l'espère – satisfaisante aux attentes des motionnaires, et vous propose donc le classement de la motion n° 329 de l'ancienne commune de Neuchâtel.

En résumé, le Conseil communal s'efforce d'optimiser les moyens dont il dispose pour faire un usage éclairé des crédits qui sont accordés, en prenant en compte, en particulier, toutes les synergies possibles en matière de planification des interventions, et en veillant à intégrer les questions climatiques, de sécurité, de mobilité douce, de santé publique et d'inclusion. Dans ce sens, il s'opposera aux amendements du groupe PLR en expliquant pourquoi le moment venu.

Je passe maintenant aux questions qui ont été posées. Concernant le giratoire de Monruz, par exemple, il nous a été dit que rien n'est prévu pour les vélos : ce n'est pas tout à fait vrai. D'abord, il faut savoir que les ronds-points eux-mêmes sont sous la responsabilité de l'OFROU, et que celui-ci a imposé la configuration telle qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire sans bande cyclable à l'intérieur du rond-point. En revanche, il y a bel et bien des bandes cyclables qui permettent d'accéder au rond-point et d'en sortir. Le passage au sud de la Villa Perret, qui est une alternative, est actuellement provisoire, mais l'objectif est qu'il soit pérennisé à terme, une fois que le projet de réaménagement de la plage de Monruz et le projet « Ensemble Gouttes d'Or » seront terminés.

Concernant les recettes de fonds d'équipements – la question a été posée par le groupe vert/libéral – elles sont bel et bien destinées à disparaître, car, en effet, elles ne correspondent plus aux règles du MCH2 et à la LFinEC. Elles sont utilisées actuellement, mais ne sont plus alimentées et il n'y en aura plus à futur.

Le passage des Ravines porte bien son nom : nous serons obligés de maintenir une surface minérale aux Ravines, au vu de la forte pente et du risque de ravinement. Sinon, l'entier de la surface s'échapperait. Le coût de l'assainissement comprend aussi la réfection du mur de vignes qui borde le chemin, ce qui explique le coût relativement élevé de l'intervention.

En ce qui concerne la LHand, nous en avons parlé précédemment : je n'avais pas tout à fait compris la question concernant les priorités, puisque, dans le cas de la planification, il y a de toute façon une priorisation qui est faite depuis le début, en priorités 1, 2 et 3. Vous pouvez bien imaginer quels sont les critères : c'est-à-dire, avant tout, la fréquentation, la possibilité d'avoir des alternatives, également, et l'état du quai lui-même.

Pour ce qui est de la suite, ce sera exactement la même chose. En principe, tous les arrêts dont la fréquentation est importante ont déjà été réalisés. Il en reste d'autres qui sont quand même passablement réalisés, et ils vont évidemment être finalisés en lien avec des chantiers qui sont prévus. Pour certains, nous allons attendre d'avoir une certaine sécurité quant à l'aménagement définitif, notamment à la gare, du côté nord, puisque nous ne savons pas encore exactement où arrivera la passerelle des CFF. Cela n'aurait pas beaucoup de sens d'entreprendre un aménagement coûteux et de devoir le refaire d'ici 3 ou 5 ans.

J'en viens maintenant à la question du phonoabsorbant. C'est un des points importants, dont nous avons déjà discuté l'année dernière. Les réponses que vous aviez alors reçues ne vont pas beaucoup changer cette année. Elles seront peut-être encore plus précises, puisque ce que j'ai dit l'année dernière est confirmé et étayé avec certains chiffres cette année.

Je cite d'abord la conclusion de la fiche du Cercle Bruit, de l'OFEV, qui date de 2019, qui nous dit : « [la] combinaison des mesures de protection contre le bruit à la source – *c'est-à-dire justement du phonoabsorbant* – comme la limitation de vitesse et les pneus silencieux [...] offre un grand potentiel en matière de protection de la population vis-à-vis des excès [...] ». »

Je ne reviens pas sur l'étude, qui a été mentionnée tout à l'heure, de l'Institut de santé publique de Bâle. Les dernières études – et notamment un rapport de l'OFEV qui a été publié l'année dernière – ainsi que l'avis du bureau d'experts en bruit qui a été mandaté pour nous accompagner dans les réflexions, montrent que l'effet d'une combinaison des deux mesures est tout à fait pertinent.

Dans le cas de la rue des Parcs, cette mesure paraît particulièrement indiquée – ce qui a d'ailleurs été relevé par quelques groupes – au vu de la forte densité d'habitations et des spécificités du lieu, sachant aussi que l'échelle des décibels est exponentielle. Donc, même 1 dB, c'est beaucoup. Ce n'est pas juste quelque chose d'imperceptible.

Quoi qu'il en soit, un monitoring sera effectué avant et après les travaux, et permettra de vérifier si ce tronçon pourra être considéré comme assaini du point de vue du bruit routier, puisqu'il est actuellement hors norme.

L'effet phonoabsorbant d'un revêtement spécifique pauvre en émissions sonores diminue certes avec le temps – c'est aussi une question, et elle est réelle – mais des techniques de lavage peuvent ralentir cette diminution. Le Service cantonal des ponts et chaussées réfléchit d'ailleurs à de telles solutions.

Par ailleurs, il faut rappeler que la diminution de l'effet s'observe aussi sur un revêtement classique. Dans tous les cas, un revêtement de type phonoabsorbant aura un effet d'atténuation du bruit meilleur, même en fin de sa durée de vie, qu'un revêtement classique, qui perd aussi de son effet d'atténuation du bruit. En outre, les revêtements en question ont pour effet de réduire les sons particulièrement aigus et diminuent aussi sensiblement la gêne ressentie.

Je vais peut-être vous surprendre par rapport à la question des coûts, puisqu'il est habituellement admis qu'il y a un surcoût dans ce genre de revêtement : selon les dernières soumissions que nous avons obtenues en 2022 – justement pour la rue des Parcs – le prix unitaire pour la fourniture et la pose du revêtement à faibles émissions sonores – donc le phonoabsorbant – s'élevait à CHF 162.- pour la tonne, contre CHF 206.- pour la tonne pour un revêtement classique. En l'occurrence, c'était même le contraire que nous avons eu ici.

Je ne sais pas si le groupe PLR voulait avoir le détail du tonnage, car cela fait partie des questions. D'ailleurs, je me permets d'exprimer ici un regret : toute une série de questions qui ont été posées aujourd'hui auraient pu – et dû – être posées en séance de commission, avec tous les techniciens présents, où des réponses précises auraient pu être données à ce propos. Peu importe. Nous avons quand même fait une estimation pour certains prix, également par rapport au tonnage.

Si l'on prend 10'000 m<sup>2</sup> de phonoabsorbant, avec une épaisseur de 3 cm, et en prenant une masse volumique de 22 kg/cm<sup>3</sup>, cela nous donne un poids de 660 tonnes, soit environ CHF 122'000.- pour CHF 185.- la tonne, telle qu'elle avait été proposée dans l'amendement PLR. Mais on voit que ce chiffre ne correspond pas – ou que partiellement – à la réalité.

Un revêtement phonoabsorbant n'est pas plus cher qu'un enrobé classique, je viens de le dire – il y avait 20 % de différence auparavant et il y en a de moins en moins – et le remplacement plus rapide n'est pas observé actuellement. Les plus anciens revêtements phonoabsorbants qui ont été posés sur le territoire communal datent de 10 ans et, sur la base de ce que l'on peut constater aujourd'hui, ils ont une durée de vie

plus longue que ce qui avait été pronostiqué. C'est un constat que ne font pas seulement les services communaux : les services cantonaux font exactement le même constat, notamment du côté du Premier-Mars.

La subvention cantonale de CHF 45'000.- se rapporte-elle seulement à la pose de cet enrobé ? La réponse est non : elle s'applique aussi aux mesures d'abaissement de la vitesse. Nous avons estimé une subvention inférieure à 10 % des subventions fédérales, considérant l'entier des mesures d'assainissement du bruit routier, y compris les mesures de modération du trafic. En effet, la pratique montre que ces mesures sont partiellement subventionnées selon l'appréciation de l'efficacité des moyens mis en œuvre de la mesure de modération. Donc, en gros : 30 % pour la part des enrobés, 70 % pour celle qui concerne les mesures de modération du trafic.

Il y a également quelques questions qui ont été formulées en séance et pour lesquelles je n'ai pas pu préparer de réponse, mais je vais quand même essayer d'en donner dans la mesure du possible.

Qu'est-ce que nous avons fait entre aujourd'hui et le mois de mars ? Nous avons continué tous les travaux d'assainissement qui ont été programmés l'année dernière et qui ont été en partie reportés sur cette année. Pour donner un exemple parmi d'autres : le pont du Tirage à Valangin, qui était prévu l'année dernière, mais qui n'a pu être commencé que cette année. Et il y en a encore d'autres.

Quel est le nombre de places de parc supprimées ? Je n'en sais rien, par rapport à ce que l'on nous demande aujourd'hui. J'y reviendrai tout à l'heure lors de la réponse aux amendements. Ce n'est pas l'entretien du domaine public qui entraîne nécessairement des suppressions de places de parc. Il y a d'autres raisons, sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure, et elles ne sont en tout cas pas systématiques, comme le groupe PLR a l'air de le suggérer avec insistance.

La troisième question portant sur la durée de l'amortissement a, sauf erreur, été posée en commission. Le calcul est pris sur la durée de vie *intégrale* de la route. Comme indiqué dans le rapport, il y a trois couches qui ont des durées de vie différentes. Le calcul pour l'amortissement se fait sur la totalité de l'infrastructure, donc de la route elle-même, qui a une durée de vie estimée à 50 ans. Cela donne les 2 % calculés pour l'amortissement. J'espère ainsi avoir répondu à peu près de manière correcte. S'il le faut, nous pourrions volontiers reprendre cet élément en commission.

J'ai répondu ainsi à toute une batterie de questions. J'espère en avoir fait le tour et ne pas en avoir oubliées. Si cela devait être le cas, n'hésitez pas

à me le dire. Pour ce qui est des amendements, je pense que nous les prendrons un par un le moment venu.

La parole n'étant plus demandée, et relevant que l'entrée en matière est combattue, le président, **M. Christophe Schwarb**, la soumet au vote : **l'entrée en matière est acceptée par 27 voix contre 12 et 0 abstention.**

## **EXAMEN DÉTAILLÉ DE L'ARRÊTÉ**

Le président, **M. Christophe Schwarb**, invite l'assemblée à rester attentive au fait que certains amendements pourraient décaler les articles.

---

**Les articles premier à 3 ne sont pas combattus.**

---

### **Article 4**

#### **Amendement du groupe PLR**

Un montant de **400'000 ~~500'000~~** francs TTC est accordé au Conseil communal pour l'assainissement du bruit routier et modération du trafic pour 2023, dont à déduire la subvention fédérale de **36'000 ~~45'000~~** francs et une recette de fonds d'équipements de 250'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 10% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie)

**M. Yves-Alain Meister**, l'un des auteurs de l'amendement, développe :

- Nous avons déjà longuement débattu concernant le cumul des phonoabsorbants et des limitations de vitesse. J'ai pris contact encore aujourd'hui avec un bureau spécialisé en enrobés bitumineux, qui est expert et qui donne des conseils au Service des ponts et chaussées. Je n'en fais plus partie, donc je suis absolument neutre.

La personne me disait très justement que poser des phonoabsorbants avec des vitesses de moins de 30 km/h ne sert à rien, dans la mesure où c'est le bruit du moteur qui domine en dessous de cette vitesse, et non pas celui de la surface de roulement.

Vous le voyez au bas de la page 11 : en diminuant de 50 à 30 km/h, on gagne à peu près 4 dB en moyenne. Si vous cumulez cela avec la pose d'un phonoabsorbant, c'est 1 dB supplémentaire. Cette personne me disait qu'il vaudrait mieux utiliser la plus-value de l'argent pour les phonoabsorbants pour faire des tronçons d'assainissement plus longs.

Le Conseil communal nous a coupé l'herbe sous les pieds en nous prouvant que, dans un cas particulier, les phonoabsorbants sont meilleur marché. Mais ce n'est pas pour l'ensemble : la personne que j'ai eue cet après-midi au téléphone m'a effectivement dit que les phonoabsorbants sont environ 30 à 40 % plus chers, en moyenne, ceci au niveau de la Suisse et pas seulement du canton de Neuchâtel.

C'était donc un cas très particulier. Aussi, privilégions de diminuer les vitesses dans les quartiers résidentiels, c'est absolument clair. Au niveau des axes structurants, par exemple sur la route du Premier-Mars, le Service des ponts et chaussées a posé un phonoabsorbant, mais n'a pas voulu limiter la vitesse à 30 km/h.

Voilà donc pourquoi nous défendons le fait de ne pas faire de la surqualité et d'uniquement diminuer la vitesse de 50 à 30 km/h. Vous pouvez ensuite faire des tests – c'est aussi ce qu'a dit le Conseil communal – faire un monitoring pour voir si les décibels sont dépassés ou pas. Voilà pourquoi nous défendons cet amendement.

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

- Même si nous partageons le constat que la mesure la plus importante reste la diminution de la vitesse de 50 à 30 km/h, nous estimons que la réduction supplémentaire, grâce au revêtement phonoabsorbant, de 1,3 dB la journée – respectivement 1,5 dB la nuit – selon le tableau en page 11 du rapport, est importante.

Ces revêtements perdent leur efficacité plus ou moins vite selon les conditions lors de la pose, l'intensité de l'utilisation de la route et, surtout, en présence d'autres éléments de chaussée, tels que les couvercles de regards, les éléments en béton aux arrêts de bus, les bordures, les joints et rives de chaussées à voie centrale banalisée, ainsi que les passages piétons. Tous ces éléments ont un effet acoustique qui tend à réduire, voire anéantir, l'effet recherché.

Selon le Cercle Bruit – le groupement des responsables cantonaux de la protection contre le bruit – la couche supérieure d'un revêtement SDA4 doit être renouvelée tous les 10 ou 15 ans. Nous invitons donc le Conseil communal de toujours (re)faire la pesée d'intérêts pour ou contre la pose du revêtement phonoabsorbant, à la lumière des toutes dernières recommandations en la matière, et ceci moins pour le coût financier – qui est partiellement compensé par les subventions fédérales – mais pour le coût environnemental.

Est-ce que, dans la rue concernée, tout le revêtement doit être remplacé de toute manière ? Est-ce que toutes les conditions sont réunies pour que ces revêtements aient une durée de vie la plus longue possible ? Est-ce

que les revêtements SDA8 – plus robustes, mais moins efficaces acoustiquement – seraient à privilégier aux SDA4 sur certains tronçons ? Les questions sont nombreuses, et je pense qu'il est bien de toujours faire cette pesée d'intérêts, car cela peut changer d'une année à l'autre. Peut-être même en 6 mois, de nouveaux revêtements peuvent être développés. Néanmoins, nous faisons confiance au Conseil communal et refuserons majoritairement l'amendement.

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

- Je serai plus bref : le groupe va refuser l'amendement, puisqu'il a été démontré, par Monsieur le conseiller communal, que le surcoût n'est vraisemblablement pas effectif. De plus, comme cela a été dit dans la prise de position, nous faisons confiance au Conseil communal pour utiliser parcimonieusement les deniers publics par rapport à cet enjeu.

Avant d'accéder à la demande de suspension de séance du groupe socialiste, le président, **M. Christophe Schwarb**, passe la parole au conseiller communal Mauro Moruzzi, lui faisant remarquer qu'il a déjà précédemment dépassé son temps de parole de trois minutes et qu'il lui est accordé encore deux minutes.

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

- J'accepte la remarque si vous demandez aussi, la prochaine fois, qu'il y ait un peu moins de questions... et moins techniques.

Le commentaire qui accompagne la proposition d'amendement du PLR n'est pas tout à fait exact : la pose d'un revêtement phonoabsorbant permet une atténuation du bruit supplémentaire, non pas de 1 dB, mais de 1,3 dB la journée et 1,5 dB la nuit. Je l'ai dit tout à l'heure : les chiffres peuvent paraître faibles, mais ils sont importants dans la réalité. Un abaissement d'un décibel supplémentaire a un impact tout à fait perceptible dans la rue.

Bien qu'un enrobé phonoabsorbant – tout comme un revêtement classique – perde une partie de son efficacité d'atténuation du bruit avec le temps, il restera toujours meilleur qu'un revêtement standard.

Nous n'allons pas entrer dans une querelle d'experts : j'ai des chiffres, vous en avez d'autres. Il faut savoir que le seul tronçon de route prévu pour cette année, avec l'abaissement à 30 km/h et le revêtement, c'est la rue des Parcs, pour lequel nous avons reçu l'offre que je vous ai indiquée tout à l'heure, avec un prix même inférieur à la pose pour le phonoabsorbant.

Par rapport à l'injonction qui est donnée : oui, bien sûr, c'est ce que font les services chaque année, et c'est vraiment sur la base d'une pesée d'intérêts que le choix a été fait dans la direction qui vous est suggérée, en vous proposant de refuser l'amendement.

**UNE SUSPENSION DE SÉANCE DE 3 MINUTES EST ACCORDÉE.**

A la reprise des débats, **Mme Claire Hunkeler**, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste a eu une longue discussion sur l'art. 4, avec des avis partagés, étant d'abord un peu désarmé par cette bataille d'experts et cette descente dans l'opérationnel qui, selon nous, n'est pas le rôle du Conseil général.

Une partie d'entre nous pense que le phonoabsorbant serait une bonne chose pour la protection de la population : les pneus de voiture sont maintenant plus larges et cela fait davantage de bruit. Mais il ne faudrait en tout cas pas poser du phonoabsorbant partout, car il y a des quartiers très calmes où il ne serait pas nécessaire. Nous sommes aussi plutôt satisfaits de savoir qu'il dure plus longtemps que prévu.

Une autre partie du groupe aimerait arrêter de faire du « ++ » dans cette commune et pense que ce serait au niveau des routes que l'on pourrait diminuer les coûts : appliquer le plus possible le 30 km/h, mais ne pas poser de phonoabsorbant partout.

La parole n'étant plus demandée, **l'amendement du groupe PLR à l'art. 4 est soumis au vote et refusé par 20 voix contre 19 et 0 abstention.**

---

**L'article 5 n'est pas combattu.**

---

**Article 6**

**Amendement du groupe PLR**

*(Suppression de l'art. 6)*

~~Un montant de 200'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le Crêt Tacconnet – aménagement (PA1), réalisation y compris giratoire avenue de la Gare pour 2023, dont à déduire une recette de fonds d'équipements de 100'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).~~

**M. Camille Gonseth**, l'un des auteurs de l'amendement, développe :

- Pour être très bref sur l'explication et les motivations de cet amendement : concernant les installations provisoires et la phase test au Crêt-Taconnet, le Conseil communal nous a dit, lors du traitement du postulat n° 186, que l'argent mis à contribution serait pris dans le budget de fonctionnement. Aussi, nous ne comprenons pas l'art. 6 et proposons de le supprimer.

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

- Notre groupe s'est prononcé en faveur de la phase test du secteur sud de la gare. Il nous semble important que le Conseil communal dispose de suffisamment de moyens financiers pour mettre en place les aménagements provisoires nécessaires.

Là aussi, nous faisons confiance au Conseil communal qu'il ne puisera pas plus que nécessaire dans le crédit accordé et refuserons donc l'amendement.

**Mme Claire Hunkeler**, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste se réjouit d'entendre la réponse de M. Moruzzi sur cette question, mais nous allons refuser cet amendement.

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

- Juste pour la forme, dire que nous refuserons l'amendement.

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

- Je tiens juste à vous exprimer ma gratitude sur le premier amendement, car vous avez failli me demander de faire des économies avec quelque chose qui aurait coûté plus cher et CHF 100'000.- de moins. Mais vous avez été sages, merci.

Concernant le deuxième amendement, je me contenterai de relever deux petits péchés par omission des auteurs de l'amendement. D'abord, ils oublient de rappeler que le montant de CHF 200'000.- – tout comme la suite de la planification pour 2024 – figure de manière explicite dans le tableau des investissements du budget 2023, voté par votre Autorité en décembre 2022, soit un mois avant les propos qui sont relevés.

Deuxième chose : la citation s'arrête malheureusement un peu tôt, pour que l'on comprenne bien les propos qui ont été tenus. Oui, j'ai bien dit, en janvier dernier, que, « pour l'aménagement provisoire, il n'est pas prévu de grands investissements, l'argent est pris dans le budget de fonctionnement, pour une bonne partie en tout cas ». Et j'ai précisé

ensuite : « Par contre, au-delà de la première année – c'est-à-dire après l'année test – le budget prévu figure déjà aux investissements pour 2024 ». Lorsque l'on dit qu'il n'y a pas de *grands investissements*, on comprend bien qu'il s'agit du rapport entre les deux phases de l'investissement.

On comprend que les coûts de la première année pour la phase test sont relativement faibles, l'essentiel des aménagements plus onéreux devant se faire dans un deuxième temps.

Le montant de CHF 200'000.- comprend, notamment, les travaux de génie civil et de signalisation, mais à côté de cela, effectivement, une partie importante des coûts, pour cette première étape, est prise sur le fonctionnement. A l'exception de l'étude qui a été mandatée à une entreprise, tous les travaux d'analyse, le dessin des plans, le travail de consultation des parties intéressées, la surveillance de la mise en place, la communication, le mobilier urbain, une partie du marquage de la chaussée, etc. ont été – ou seront – assumés à l'interne. Il n'y a pas eu de crédit pour la pré-étude, des études d'aménagement, etc.

Il n'y a donc aucune tromperie sur la marchandise et, en conséquence, je vous remercie de rejeter cet amendement un peu particulier.

La parole n'étant plus demandée, **l'amendement du groupe PLR à l'art. 6** est soumis au vote et **refusé par 27 voix contre 12 et 0 abstention.**

---

## **Article 7**

### **Amendement du groupe PLR**

Un montant total de **400'000** ~~600'000~~ francs TTC est accordé au Conseil communal pour le projet RC5 Monruz, Saint-Blaise – réaménagement – projet et réalisation, part VDN (PA3) planifié sur les années 2023 et 2024, dont à déduire ~~la subvention du projet d'agglomération (PA) de 140'000 francs~~ et une recette de fonds d'équipements de 140'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**M. Yves-Alain Meister**, l'un des auteurs de l'amendement, déclare :

- Nous avons déposé un amendement de l'ordre de CHF 200'000.-, car nous ne sommes pas opposés à la mesure. La mesure, c'est, au total, CHF 600'000.-, qui sont partagés à hauteur de CHF 400'000.- sur l'exercice 2023 et de CHF 200'000.- sur l'exercice 2024.

Si vous lisez très attentivement le titre du rapport, il est bien dit « demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public 2023 ». Je pense qu'il y a quand même là un petit problème : même si on réalise cela sur deux années, on libère aujourd'hui, sur les CHF 600'000.-, un montant de CHF 400'000.- qui correspond à l'exercice 2023.

Si vous avez un gros projet de 100 millions sur 10 ans, vous n'allez pas libérer les 100 millions : vous allez les libérer par périodes annuelles de 10 millions si la planification financière le sollicite. C'est la raison pour laquelle nous avons déposé cet amendement. Vous mobilisez déjà CHF 200'000.- sur le budget 2024 qui n'est pas encore établi. Voilà pourquoi nous avons déposé cet amendement.

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

- Du moment où l'on considère le réaménagement de la RC5 à Monruz comme utile et nécessaire, nous ne voyons pas d'inconvénient à voter le crédit pour l'entier des travaux cette année, même si, pour des raisons financières, une partie sera imputée sur 2024. Nous refuserons donc également cet amendement.

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

- Vous ne manquez pas de m'étonner, quand même, car j'ai entendu plusieurs groupes – dont le vôtre – dire qu'il fallait que nous venions avec des crédits-cadres de 4 ans. Je ne vois aucun sens de dire qu'il faudrait solliciter une partie de ce crédit qui porte sur des travaux qui sont échelonnés sur 2 ans. Nous le disons de manière tout à fait transparente. De toute façon, cela ne va pas beaucoup accroître notre capacité de dépense l'année prochaine pour les crédits d'assainissement du domaine routier.

Le fait de ne pas prendre le crédit maintenant aurait pour conséquence de remettre en question le crédit dans son ensemble. Le chantier, comme le crédit ne peuvent pas être saucissonnés : si l'arrêté n'est pas adopté dans son ensemble, la Ville devra se retirer de ce projet, qui est un projet conjoint avec le Canton et les communes d'Hauterive et de Saint-Blaise, et les en informer. Ce qui n'est, pour utiliser un euphémisme poli, pas souhaitable. Nous vous prions donc de refuser cet amendement.

La parole n'étant plus demandée, **l'amendement du groupe PLR à l'art. 7 est soumis au vote et refusé par 26 voix contre 11 et 2 abstentions.**

**L'article 8 n'est pas combattu.**

---

## **Article 9**

### **Amendement du groupe PLR**

*(Nouvel article 9)*

L'intégralité des projets d'assainissement sur le domaine public contenus dans ce programme 2023 se fera sans aucune suppression de places de parc.

**M. Camille Gonseth**, l'un des auteurs de l'amendement, développe :

- Toujours dans un souci de concision, je vais être très bref. Je crois que l'amendement parle de lui-même : nous voudrions être sûrs que la mise en œuvre de ce programme 2023 au niveau de l'entretien du domaine public ne s'accompagne d'aucune suppression de places de parc pour toutes les raisons que j'ai eu l'occasion de développer précédemment.

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

- Il est évident que notre groupe refusera cet amendement, étant donné que le Conseil communal s'est fixé dans le « Livre de la fusion » l'objectif de diminuer de 5 % par an le trafic individuel motorisé. Cela passe inévitablement par des suppressions de places de parking. Pour éviter de refaire deux fois l'aménagement d'une même rue – et de gaspiller de l'argent – nous invitons, au contraire, le Conseil communal à profiter de chaque occasion pour revoir la disposition des places de stationnement.

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

- Juste pour s'interroger sur ce qui a été dit tout au début, dans le débat d'entrée en matière, sur le fait qu'il n'y avait pas d'opposition à supprimer des places de parc. Il semblerait que cet amendement soit un peu contraire à ce qui a été dit. Dans tous les cas, notre groupe le refusera.

**Mme Claire Hunkeler**, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste est partagé sur cet article. Pour certains d'entre nous, il faut faire attention aux quartiers peuplés qui n'ont pas d'autres solutions que de parquer leur voiture sur le domaine public.

Pour d'autres, le rapport sur la mobilité est attendu impatiemment, lequel répondra peut-être à cette question. Certains vont donc s'abstenir, d'autres vont voter pour, et d'autres voter contre, ce qui permettra aux questeurs de « quester »...

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

- On se réjouit déjà...

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

- Je l'ai dit tout à l'heure – ou si je ne l'ai pas dit, je le dis maintenant – les différentes places de stationnement qui ont été supprimées depuis le début de la législature ne l'ont pas été en lien avec des questions de stratégie de mobilité secrète ou des manœuvres dans l'obscurité du Conseil communal, comme cela a l'air d'être suggéré. Elles l'ont été essentiellement pour des raisons d'aménagement urbain et de répartition différente de l'espace à disposition, comme dans le cas du pourtour de la zone piétonne – où de l'espace est dédié aux livraisons, aux personnes à mobilité réduite, aux dépose-minute, au stationnement deux-roues et, parfois aussi, à des terrasses – et, également, pour des questions de sécurité. Par exemple, la mise en conformité LHand des quais de bus et des passages piétons liés a parfois nécessité la suppression de quelques places de stationnement pour des questions de distance ou de visibilité.

Adopter cet amendement pourrait, dans certains cas, comme sur le plateau de la gare, obliger le Conseil communal à ne pas corriger des situations qui sont contraires à la réglementation en vigueur.

Et puis, tout de même... Le Conseil communal a eu l'occasion de répondre tout récemment, à la fin de l'année dernière, et de manière parfaitement transparente, à une interpellation PLR qui concernait le stationnement. Puisqu'il y a des gens qui lisent très attentivement ce qui s'est discuté ici, je vous invite à aller voir les PV et la réponse écrite, datée du 12 septembre dernier, que le Conseil communal a donnée. Dans cette réponse, les principes qui guident son action sont clairement énoncés. Il ne s'écarte en rien des objectifs du plan de stationnement de 2006, que je vous invite aussi à aller regarder, et qui vous étonneront peut-être. Ils sont toujours en vigueur et nous nous tenons à cela.

Par rapport à la remarque faite par le groupe socialiste, le Conseil communal est aussi sensible précisément à cet élément. Je reprends toujours l'exemple, dont nous avons beaucoup parlé ce soir, qui est celui de la rue des Parcs : je crois l'avoir dit lors de la dernière séance de votre Conseil, il s'agit d'un axe PDCMC – de l'axe phare de la mobilité cyclable – et il devrait être mis aux normes.

Pour cela, il y a deux options, l'une des deux consistant à supprimer l'entier du stationnement pour assurer la sécurité des cycles. L'autre option – que le Conseil communal a choisie en toute connaissance de cause – est de passer au 30 km/h, et précisément parce que c'est un quartier où il n'y a pas beaucoup de possibilités de stationnement,

notamment pour des habitants de cette rue que l'on peut aussi imaginer être des personnes à revenu relativement modeste. L'alternative du 30 km/h a donc été retenue et il en sera de même à la rue des Fahys.

Le Conseil communal va, bien entendu, agir de manière différenciée par rapport à ces questions de stationnement, et j'aimerais vraiment tordre le cou à cette idée que nous essayons de grignoter une place de stationnement à gauche et à droite.

Quand nous le faisons, il y a un sens : vous allez trouver un arbre, à la place, vous allez trouver un dégagement pour les piétons, une terrasse de bistrot ou un espace de dépose-minute. Vous n'allez pas trouver des obstacles, comme on le voit dans certaines autres villes, juste pour empêcher les gens de se parquer.

Ceci étant dit, les objectifs climatiques, notamment, qui ont été fixés restent valables, et il est évident que le Conseil communal doit trouver les bons équilibres pour permettre une transition qui se fasse de manière décidée, mais quand même raisonnable.

La parole n'étant plus demandée, **l'amendement du groupe PLR pour l'ajout d'un nouvel art. 9** est soumis au vote et **refusé par 17 voix contre 14 et 8 abstentions.**

---

**L'article 9 n'est pas combattu.**

Soumis au vote, **l'arrêté non amendé** concernant les demandes de crédit relatives aux programmes d'assainissements sur le domaine public 2023 est **accepté par 27 voix contre 12 et 0 abstention.**

Soumis au vote, le **classement de la motion n° 329** intitulée « Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité » recueille 17 voix pour, 17 voix contre et 5 abstentions.

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

- Excellent, je ne pensais pas vivre cela... Par la voix de son président, le classement est refusé. Il y a 17 voix pour le classement, 17 voix contre le classement et 5 abstentions. Le classement de la motion est donc refusé par la voix de son président.

**Le classement de la motion n° 329** est ainsi **refusé par 18 voix contre 17 et 5 abstentions.**

Discussion en second débat. Les articles premier à 9 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 27 voix, contre 12 et 0 abstention.

## **ARRÊTÉ**

### **CONCERNANT LES DEMANDES DE CRÉDIT RELATIVES AUX PROGRAMMES D'ASSAINISSEMENTS SUR LE DOMAINE PUBLIC 2023**

---

(Du 3 avril 2023)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu la loi sur les finances de l'État et des Communes (LFinEC)

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

#### **Article premier**

Un montant de 1'500'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le programme d'entretien du domaine public pour 2023, dont à déduire la subvention cantonale de 750'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

#### **Art. 2**

Un montant de 150'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le remplacement d'arbres d'alignement sur le domaine public pour 2023. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 5% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 116.00 Parcs et promenades).

#### **Art. 3**

Un montant de 800'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour la mise en conformité d'arrêts de bus (LHand) pour 2023, dont à déduire la subvention cantonale de 160'000 francs et une recette de fonds d'équipements de 400'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 4**

Un montant de 500'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour l'assainissement du bruit routier et modération du trafic pour 2023, dont à déduire la subvention fédérale de 45'000 francs et une recette de fonds d'équipements de 250'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 10% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 5**

Un montant de 350'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour l'assainissement d'ouvrages d'art de murs et falaises pour 2023. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 6**

Un montant de 200'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le Crêt-Taconnet - aménagement (PA1), réalisation y compris giratoire avenue de la Gare pour 2023, dont à déduire une recette de fonds d'équipements de 100'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 7**

Un montant total de 600'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour le projet RC5 Monruz, Saint-Blaise – réaménagement – projet et réalisation, part VDN (PA3) planifié sur les années 2023 et 2024, dont à déduire la subvention du projet d'agglomération (PA) de 140'000 francs et une recette de fonds d'équipements de 140'000 francs. Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 2% pris en charge par le Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie (EG 115.01 Voirie).

**Art. 8**

L'indexation est déterminée sur la base de l'indice du prix à la construction du Mittelland.

**Art. 9**

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

Neuchâtel, le 3 avril 2023

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

Le président,

La secrétaire,

Christophe Schwarb

Isabelle Mellana Tschoumy

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

- Il nous reste 10 minutes pour les objets A), avec le rapport d'information n° 23-004, « en réponse au postulat n° 187 concernant la possibilité de mettre à disposition un village mobile d'ateliers pour créateurs et de résidences sur la parcelle n° 11965, propriété de la Ville de Neuchâtel ».

Selon les informations qui me sont remontées, ce rapport ne semble pas faire l'objet d'une montagne d'oppositions. Idem concernant le classement du postulat qui y est lié. Je vous propose que nous essayions de traiter ce rapport en 10 minutes. Sinon, je vous coupe la parole et on reprend cet objet la prochaine fois.

**M. Jonathan Gretillat** intervient :

- Il me semble quand même que nous ne pouvons pas commencer un débat et le couper en cours de route. D'ailleurs, je tiens aussi à relever que vos interventions de tout à l'heure violaient le règlement : le Conseil communal, dans le cadre du traitement d'un rapport du Conseil communal, a le droit de parler 5 minutes pour chaque nouvelle prise de parole. Je suis étonné que personne n'ait relevé cela avant.

Aussi, si l'on part du principe que le débat doit pouvoir se faire, honnêtement, on ne peut pas le faire en 10 minutes. Je propose donc, Monsieur le Président, avec tout mon respect, que nous passions au traitement des objets du Conseil général de ce soir, et que nous reportions le traitement de cet objet à la prochaine séance qui a lieu dans peu de temps.

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

- C'est vrai, mais vous aurez remarqué que j'ai toujours octroyé le temps de parole, qui était de 15 minutes pour les rapports, puis de 5 minutes. Alors, je vous sou mets la proposition : est-ce que nous traitons ce rapport la prochaine fois ? Comme il n'y a pas d'opposition, nous passons donc aux objets B), à savoir l'interpellation n° 23-604 du groupe VertsPopSol.

## **23-604**

### **Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « La commune, un employeur qui doit se montrer comme exemplaire »**

En voici le texte :

Le 14 juin 2019, plus d'un demi-million de femmes se sont mobilisées dans toute la Suisse pour revendiquer l'égalité et la fin des discriminations. Trois ans plus tard, ces inégalités perdurent ! Malgré quelques améliorations, les choses vont trop lentement :

1. L'égalité salariale n'est toujours pas acquise avec 18% de différence salariale entre hommes et femmes en moyenne suisse. Une différence salariale qui s'élève jusqu'à 24,9% dans l'industrie horlogère qui rappelons-le est le plus grand employeur du canton.
2. Avec plus d'1/3 d'écart de rente, ce sont les femmes qui encore vivent le plus durement la précarité à l'âge de la retraite.
3. Alors qu'ils sont interdits, les licenciements suite à une grossesse sont une réalité, 10% des salariées licenciées. Sans parler du fait que près d'1 femme sur 3 est harcelée sexuellement sur son lieu de travail.

Ainsi, le 14 juin 2023 se prépare une journée nationale de mobilisation et de grève féministe pour que l'égalité entre hommes et femmes\* devienne un fait.

En 2019, la Ville de Neuchâtel, qui a pourtant un devoir d'exemplarité en tant qu'employeur, avait refusé de donner un congé payé à ses employées\*.

Au vu de l'importance du mouvement sur le long terme et des inégalités persistantes, est-ce que cette année, la Commune fera preuve d'exemple pour le secteur privé et accordera un congé payé à ses employées\* le 14 juin 2023 ? Et quelles seront les mesures qui seront prises afin que les personnes qui soutiennent ce mouvement ne soient pas pénalisées ?

**Mme Solenn Ochsner**, auteure de l'interpellation, développe :

- Mon intervention ne sera pas longue, car je pense que l'interpellation que le groupe VertsPopSol a déposée parle d'elle-même. Néanmoins, nous souhaitons revenir sur certains faits, qui expliquent la nécessité de cette dernière interpellation, ainsi que d'une nouvelle journée de grève et de mobilisation le 14 juin 2023.

En effet, si nous pouvons saluer une forme d'évolution des mentalités – du moins, je l'espère – depuis 2019, il est triste de constater la persistance des discriminations auxquelles nous, les femmes, et personnes queer, devons faire face quotidiennement :

- Des inégalités salariales de plus de 18 % en moyenne suisse, et jusqu'à 24,9 % dans le secteur de l'industrie horlogère, qui, pour rappel, est l'un des plus grands employeurs du canton.
- Une proportion dramatiquement basse de femmes dans les postes de direction en général, avec moins de 36 % en moyenne suisse et moins de 19,33 % dans l'horlogerie. Encore une fois...
- La précarité à l'âge de la retraite, avec un tiers de rente en moins que les hommes : le revenu cumulé des femmes sur l'ensemble de leur vie professionnelle est inférieur de 43,2 % à celui des hommes, alors même que ce sont elles qui assument plus de 70 % du travail gratuit qui assure la pérennité de notre société.
- La réalité des violences sexistes et sexuelles : près d'une femme sur trois est harcelée sexuellement sur son lieu de travail au cours de sa vie professionnelle.

Notre interpellation a pour but de rappeler que les communes faisant partie du secteur public ne sont pas des employeurs comme les autres : elles doivent montrer l'exemple, et notamment au secteur privé, dénué d'éthique, et qui profite honteusement de la sous-enchère salariale des femmes. Car oui, les inégalités salariales et le travail gratuit des femmes ne profitent pas seulement aux hommes, mais avant tout au capitalisme. Ce sont des milliards de bénéfices qui se font sur le dos des femmes.

Mesdames, Messieurs les conseillères et conseillers communaux, grâce à notre interpellation, vous avez l'occasion de donner un signal fort, d'une part aux employées communales de Neuchâtel et, d'autre part, aux femmes travaillant dans le secteur privé, dans lequel la protection contre les licenciements est pratiquement inexistante. Saisissez cette occasion pour montrer que notre commune adopte la tolérance zéro face aux discriminations liées au genre, à l'identité de genre et à l'orientation sexuelle.

Avant de passer la parole au Conseil communal, le président, **M. Christophe Schwarb**, relève qu'au sens de l'art. 58, al. 2 du règlement, la réponse du Conseil communal ne dépasse pas 10 minutes.

**M. Didier Boillat**, responsable du Dicastère du développement technologique, de l'agglomération, de la sécurité, des finances et des ressources humaines, déclare :

- Ce sera largement suffisant, Monsieur le Président. En préambule, et pour répondre aux points 1 à 3 de l'interpellation, il nous semble important de signaler que l'employeur Commune de Neuchâtel est certifié Fair-ON-Pay depuis 2020. Ce certificat confirme le respect de l'égalité salariale entre femmes et hommes. Il a une validité de 4 ans et devra donc être renouvelé en 2024.

Nous avons également mis en place un certain nombre de mesures permettant une meilleure conciliation vie privée/vie professionnelle, qui bénéficient, par exemple, aux parents. Je parle de possibilité de télétravail – maximum deux jours par semaine – d'une modulation du temps de travail qui permet de diminuer son temps de travail d'un maximum de 20 % avec une garantie de retrouver son taux initial, une politique volontariste en matière de structure d'accueil et un projet-pilote d'école en continu encore à venir. J'ajoute à cela la mise en place d'une feuille de route pour une administration égalitaire et ouverte à la diversité.

Même si de nombreuses adaptations ont été réalisées ces dernières années, nous devons reconnaître qu'il reste encore du travail à accomplir. Par exemple, dans la répartition des genres en fonction du niveau hiérarchique, du type d'activité, et en fonction du pourcentage d'activité. A ce sujet, nous cherchons à diminuer les très petits pourcentages, qui peuvent avoir des conséquences négatives sur l'indépendance financière des personnes concernées et leurs conditions de retraite. A noter que ces petits pourcentages d'activité sont souvent subis, plutôt que choisis par les femmes, en raison, par exemple, d'un partage inégal des tâches domestiques.

En ce qui concerne votre demande d'accorder un congé payé aux employées de notre administration pour qu'elles puissent participer aux manifestations liées à la grève féministe du 14 juin, le Conseil communal estime qu'un tel congé dénaturerait la symbolique de cette grève féministe. La participation à un tel type d'action est un acte fort et respectable, mais qui doit émaner de l'individu et non être la conséquence d'un congé payé généralisé.

Cependant, nous encourageons les personnes qui le souhaitent à faire part de leurs revendications sur leur lieu de travail durant cette journée du 14 juin. Nous demandons aux services de s'organiser au mieux lorsque

des impératifs liés aux prestations fournies nécessitent une présence impérative, de façon à permettre aux collaboratrices qui le souhaitent de prendre congé.

A la question du président, M. Christophe Schwarb, demandant si l'auteure de l'interpellation est satisfaite de la réponse du Conseil communal, **Mme Solenn Ochsner** déclare :

- Je ne demande pas l'ouverture de la discussion. Je ne m'attendais effectivement pas à ce que le congé soit payé, mais tenais à ce qu'il y ait un discours clair et fort sur le fait que chaque personne qui déciderait de participer à cette action ce jour-là ne soit en aucun cas inquiétée ou discriminée par la suite. Je ne dirais pas que je suis satisfaite, mais... on va faire ce que l'on peut avec ce que l'on a...

L'ouverture de la discussion n'étant pas demandée, le président, M. Christophe Schwarb, considère **l'interpellation n° 23-604 comme traitée et retirée de l'ordre du jour.**

## **23-605**

### **Interpellation du groupe PLR intitulée « Un audit au MEN ? »**

En voici le texte :

Presque une année jour pour jour après l'interpellation urgente du groupe PLR 22-606 intitulée « Au chevet du MEN, le mutisme constitue-t-il une médecine appropriée ? », la situation de cet établissement culturel neuchâtelois semble s'être encore aggravée. La réponse tortueuse et approximative du chef du dicastère se voulait pourtant rassurante. Une médiation avait été menée et une restitution faite selon ses propos. Il finissait d'ailleurs par : « Les processus ont été initiés pour sortir d'une situation qui, effectivement, à un moment donné, n'a pas été idéale du point de vue de l'ambiance. Mais on passe aujourd'hui à tout autre chose ». Vraiment ?

Un article fourni du Temps paru le 16 février nous apprend malheureusement que rien n'est résolu et que finalement un audit sera effectué. La souffrance persiste une année après chez de nombreuses collaboratrices et collaborateurs. La situation se serait même dégradée selon une dizaine d'entre eux. Les propos rapportés par le journal sont alarmants : « souffrance, perte de sens, démotivation, résignation ». Pire encore, certains collaborateurs parlent de violences morales répétées et d'infantilisation qui auraient abouti à une augmentation de l'absentéisme, voire de démissions. Cette affaire laisse un goût amer. On ne peut qu'être songeur lorsque l'on lit que certains employés du MEN accusent le chef du dicastère d'avoir menti à plusieurs reprises lors de sa réponse à notre législatif en affirmant par exemple que la refonte des cahiers des charges avait été effectuée à 95 % alors que leur signature a eu lieu début décembre 2022. Vous comprendrez, Monsieur le conseiller communal, que nous attendons des réponses claires à nos questions, sans artifices ou paraphrases maladroites.

Nous attendons donc des réponses claires aux 8 questions suivantes :

1. Le chef du DCICS, lors de sa réponse à l'interpellation 22-606 du 14 mars 2022, a-t-il minimisé ou occulté certains faits en lien avec la situation prévalant au MEN ?
2. Depuis quand et comment le conseiller communal en charge de la culture s'est-il impliqué dans le suivi de cette situation ?
3. A qui les constats/conclusions de la médiation ont-ils été livrés ?
4. Y a-t-il eu une augmentation de l'absentéisme, voire de démissions, durant cette dernière année ?
5. Quand, pourquoi et par qui la décision d'un audit a-t-elle été prise ?
6. Quelle entité se chargera de l'audit et à qui son rapport sera-t-il remis ?
7. Une mise sous tutelle de la codirection du MEN a-t-elle été envisagée ?
8. Doit-on s'attendre à d'autres affaires similaires dans d'autres établissements culturels ?

**M. Marc-Olivier Sauvain**, auteur de l'interpellation, développe :

- Je constate que depuis le début de notre législature, nos échanges se durcissent, avec des lignes politiques qui s'étanchéifient. Cela nuit au dialogue et, ce faisant, peut nous empêcher de trouver des solutions adéquates, souvent issues du consensus, pour le bien de notre commune.

La rédaction de mon interpellation urgente se place dans cette lignée : position tranchée, qui a pu froisser certaines ou certains d'entre vous. La forme aurait dû être plus apaisée par endroit, afin de ne pas rajouter de l'émotionnel sur une problématique qui en est déjà remplie.

Si la forme n'était pas complètement adéquate, le fond, par contre, suscite des questions. Vous vous rappelez peut-être qu'il y a une année, nous avons interpellé le Conseil communal suite à la parution dans la presse d'articles rapportant la souffrance de certaines collaboratrices et certains collaborateurs au Musée d'ethnographie.

Une médiation avait alors eu lieu et, selon ce qui nous a été rapporté – je cite – « les processus ont été initiés pour sortir d'une situation qui, effectivement, à un moment donné, n'a pas été idéale du point de vue de l'ambiance. Mais on passe aujourd'hui à tout autre chose. » Vraiment ? Un article paru dans Le Temps le 16 février nous apprend malheureusement que rien ne semble avoir été résolu et que, finalement, un audit sera effectué. La souffrance persiste une année après chez certaines collaboratrices et collaborateurs.

La situation, selon eux, se serait même dégradée. Les propos rapportés par le journal sont alarmants : « souffrance », « perte de sens »,

« démotivation », « résignation ». Pire encore, certains collaborateurs parlent de violences morales répétées et d'infantilisation, qui auraient abouti à une augmentation de l'absentéisme, voire des démissions. A en croire les différents articles parus, la gestion de cette crise aurait été pour le moins suboptimale.

Par ailleurs, nous avons été surpris par le manque de retours sur cette affaire dans la sous-commission dédiée. Je suis étonné de constater qu'après des articles de presse, des interpellations et une médiation, la situation soit perçue de manière aussi différente, d'un côté comme de l'autre. D'ailleurs, la réponse du chef du dicastère, parue dans ArcInfo du 16 février 2023, résume cette perception de nos autorités. Je cite : « Je suis un peu perplexe en apprenant que l'ambiance s'est pareillement dégradée. J'avais jusqu'à présent le sentiment qu'une dynamique positive s'était amorcée au sein de l'institution, et j'entrevois des signes encourageants de bon fonctionnement. » A ce stade, effectivement, un audit semble être la solution la plus adéquate pour répondre à ce problème.

J'aimerais terminer, quand même, en disant que je ne peux pas m'empêcher également de critiquer la manière utilisée par certains collaborateurs pour relater ces problèmes, malgré les mesures qui ont été prises, et notamment la médiation, qui aurait dû être un lieu d'échanges.

Jeter des accusations contre une personne ou un système de manière anonyme ou sans s'en être expliqué ouvertement auparavant dans le cadre d'une médiation traduit une volonté de nuire et un manque de courage. Il est indigne de jeter l'opprobre sur un système ou une personne, par voie de presse ou par courrier interposé, sans avoir recherché le dialogue au préalable.

Ainsi, mon interpellation a également pour but de permettre à nos autorités de répondre de manière transparente aux questions que suscite cette affaire et qui se trouvent en marge de mon interpellation.

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

- Tout d'abord, à titre liminaire, j'aimerais remercier l'interpellateur du ton des propos qu'il a tenus ce soir. Il est évidemment tout à fait légitime que l'on s'interroge et que l'on puisse soulever des questions au Conseil général lorsque des articles, tels que ceux qui ont paru, sont portés à votre connaissance. C'est donc bien volontiers que nous répondons aux questions que vous avez posées dans l'interpellation. Il faut peut-être encore souligner que, pour le Conseil communal, toute souffrance du personnel est prise au sérieux. Je dirais qu'elle est autant prise au sérieux

au Musée d'ethnographie que dans n'importe quel autre service de l'administration.

Avant d'en venir aux réponses à vos questions, ce qui mérite d'être souligné, c'est que, même s'il est clair qu'il y a l'expression de problèmes, l'expression même de souffrances – par des voix anonymes essentiellement, mais les problèmes existent puisqu'ils vont jusqu'à être exprimés dans les médias – paradoxalement, le Musée d'ethnographie continue, en même temps, de fonctionner et de rayonner de manière assez forte. Il y a donc quand même un certain paradoxe. Les équipes restent, sans doute, globalement très mobilisées pour que cela fonctionne.

Les expositions attirent un large public, un programme d'animations important est réalisé. En 2022, pas moins de 19'000 visiteurs se sont rendus au Musée d'ethnographie. Ce chiffre est stable par rapport à 2021 et en augmentation par rapport à 2019, qui était l'année pré-Covid. Il s'agit donc d'une situation un peu paradoxale et – sans revenir sur ce que vous avez mentionné – qui fait que l'on est parfois un petit peu déconcerté.

Dans votre première question, vous demandez si l'on aurait occulté des faits lors de notre réponse le 14 mars 2022. Le Conseil communal a répondu vraiment en toute transparence à toutes les questions qui étaient posées, selon l'appréciation qu'il avait en date du 14 mars. Nous n'avons pas caché d'informations. Nous nous étions engagés à fournir des renseignements un peu plus détaillés dans le cadre des travaux de la Commission financière et, notamment, à la sous-commission du dicastère, ce qui a été fait le 18 mai 2022. Cela a ensuite été fait le 11 novembre 2022, toujours dans la même sous-commission. Les traces que cela a été discuté se retrouvent dans les rapports de la Commission financière, qui ont été approuvés par votre Conseil général, par deux fois, lors des comptes 2021 et lors du budget 2023.

Nous pensons – et continuons de penser – que les problèmes soulevés, les questions RH, doivent continuer d'être présentés de manière un peu plus détaillée. Bien sûr, en tant qu'employeur, nous avons le devoir du respect de la personnalité des collaboratrices et collaborateurs, et une Commission financière, une sous-commission, est le lieu le plus approprié. C'est donc ce que nous allons continuer de faire.

Concernant la deuxième question, à savoir depuis quand nous nous impliquons davantage dans le suivi de la situation au Musée d'ethnographie : depuis 2019, à l'époque où la médiation a été démarrée.

Il faut peut-être mentionner qu'il y a un suivi très régulier, par des rencontres bilatérales entre le dicastère et la codirection du Musée d'ethnographie. Il y a aussi des rencontres multilatérales avec d'autres musées, d'autres institutions rattachées au dicastère et avec le Secrétariat

général. Il y a donc quand même un suivi très serré. Le Service des ressources humaines est, lui aussi, très impliqué, très engagé dans le suivi.

C'est évidemment lors de la remontée des informations de ces différents suivis, que, très franchement, nous avons le sentiment que la situation s'améliorait. Mais à voir les articles qui ont paru, tel ne fut pas le cas. J'y reviendrai tout à l'heure.

Troisième question : « A qui les constats/conclusions de la médiation ont-ils été livrés ? » C'est une médiation, qui réunit les partenaires, et la restitution de la médiation a eu lieu avec la codirection, les collaboratrices et collaborateurs du musée, le Service des ressources humaines et le chef du dicastère.

A partir de cette médiation, différentes mesures ont été proposées. Elles ont été initiées, lancées, elles ne sont pas arrivées tout à fait au bout, mais un processus a été mis en place et il se poursuit.

Quatrième question : « Y a-t-il eu une augmentation de l'absentéisme, voire des démissions, durant la dernière année ? » C'est une question tout à fait intéressante. En général, le turn-over ou l'absentéisme sont des indicateurs permettant de voir un peu ce qui se passe.

Selon l'analyse qui a été faite par le Service des ressources humaines, lors des 12 derniers mois, il y a eu une seule démission à signaler : une réceptionniste-caissière auxiliaire à 10 %, qui a retrouvé un emploi à plein temps. La question des taux d'activité est l'un des problèmes. Cela a d'ailleurs été souligné dans l'intervention précédente. D'un point de vue structurel, lorsque l'on a trop de gens avec de tout petits taux d'activité, cela pose parfois toute une série de problèmes d'insatisfaction pour les collaboratrices et collaborateurs, et également en termes d'organisation. Il y a aussi eu deux départs réglementaires, des départs à la retraite. En regardant rétrospectivement – de 2019 à 2021 – il y a eu deux autres départs à la retraite, départs réglementaires, et deux départs pour reconversion professionnelle. Selon l'expertise du Service des ressources humaines, le turn-over ne présente pas du tout un ratio interpellant.

Pour ce qui est de l'absentéisme pour cause de maladie, en 2022, il atteint 3,6 %, contre 4,4 % dans l'administration, en général. Selon le Service des ressources humaines et son expertise, ce taux n'est pas alarmant, dès lors qu'il est en dessous de la moyenne communale. Ainsi, ces signaux usuels ne sont pas des indicateurs qui nous ont particulièrement alertés.

Cinquième question : « Quand, pourquoi et par qui la décision d'un audit a-t-elle été prise ? » Nous avons été contactés par Le Temps le 14 février 2023 et, sur la base des affirmations et des propos qui ont été relatés par

le journaliste, nous avons constaté que tout ce qui avait été fait n'avait pas suffisamment porté ses fruits. C'est donc le chef du dicastère – c'est-à-dire moi-même – qui a pris l'initiative de demander immédiatement au Conseil communal le lancement d'un audit externe.

Le Conseil communal a réagi très rapidement en suivant cette proposition et en lançant cet audit. Cela m'a permis de répondre directement aux médias en disant que le Conseil communal avait lancé un audit, un audit vraiment complet, pour analyser les relations de travail, l'organisation et le management, et formuler des recommandations pour améliorer la situation.

Le Conseil communal a donc validé cette demande et choisi le mandataire le 20 février. Cela m'amène à la question suivante : « Quelle entité se chargera de l'audit et à qui son rapport sera-t-il remis ? » L'audit a été confié par le Conseil communal à l'entreprise Vicario Consulting, dont le siège est à Lausanne. C'est une entreprise qui a une assise nationale, puisqu'elle a des antennes à Berne, Genève, Martigny, Lugano et Zurich, ainsi que Neuchâtel. Selon notre appréciation et celle des services, cette entreprise a fait ses preuves dans des difficultés similaires dans d'autres organisations privées ou publiques à travers la Suisse. De plus, cette entreprise a fait preuve de la disponibilité nécessaire pour que les résultats de l'audit puissent être donnés durant l'été, c'est-à-dire assez rapidement.

Le rapport d'audit sera remis au Conseil communal, qui est le mandant. Une restitution des résultats est prévue pour les employés du Musée d'ethnographie. La Commission financière sera, elle aussi, informée des résultats et recommandations. Nous lui avons d'ailleurs écrit directement le 21 février dernier, pour l'informer qu'elle sera mise au courant des résultats de cet audit.

Septième question : « Une mise sous tutelle de la codirection du MEN a-t-elle été envisagée ? » Actuellement, nous n'avons pas d'éléments vraiment objectifs qui permettent de penser qu'une mise sous tutelle soit utile et nécessaire pour le Musée d'ethnographie. Certes, il y a des plaintes qui s'expriment de manière anonyme, et nous comptons donc sur l'audit pour y voir beaucoup plus clair. A ce stade, il n'y a vraiment pas de raison de sanctionner une codirection.

Dernière question : « Doit-on s'attendre à d'autres affaires similaires dans d'autres établissements culturels ? » Aucune autre institution culturelle de la Ville ne fait l'objet de difficultés similaires. Cependant, nous restons, bien sûr, toujours attentifs à tout signe de difficulté de la part de notre personnel. Apparemment, des choses peuvent parfois passer sous le radar. Aussi, vous pensez bien que cela augmente d'autant plus notre vigilance, pour l'ensemble des institutions, comme pour l'ensemble du personnel de la Ville.

En conclusion, le Conseil communal considère vraiment la situation avec sérieux et met en place les mesures nécessaires pour mieux comprendre la situation, qui est complexe, et écouter chacune et chacun. Il s'est engagé à ensuite implanter les actions qui seront recommandées pour que la sérénité revienne au Musée d'ethnographie, et que l'ambiance de travail soit à la hauteur des résultats présentés dans ce musée. Nous aimerions vraiment mettre en phase le rayonnement de ce musée et la qualité de la vie quotidienne à l'interne pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs.

Il ne faut d'ailleurs pas occulter le fait que *tous* les collaboratrices et collaborateurs ne se reconnaissent pas dans les propos qui ont été tenus anonymement dans les médias. Ils se sont d'ailleurs exprimés auprès du Conseil communal au travers d'un courrier, pour dire qu'ils ne se reconnaissaient pas du tout dans ces propos, et qu'ils étaient plutôt consternés par l'exposition négative dans les médias de leur institution, à laquelle ils sont attachés. Quoi qu'il en soit, nous voulons continuer de travailler pour que l'ambiance redevienne agréable et que tout le monde éprouve de la satisfaction au travail.

Pour terminer – et ce sera le mot de la fin – il nous paraît vraiment essentiel, pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs, de les remercier de leur engagement. La situation paraît difficile, elle est difficile, et, en même temps, ils produisent un travail de grande qualité. L'institution remplit ses missions, ses prestations, de manière remarquable.

Au nom du Conseil communal, nous voulons remercier l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs de leur engagement au quotidien. Nous sommes persuadés que nous parviendrons, à terme, à améliorer nettement la situation.

Le président, M. Christophe Schwarb, s'enquérant du degré de satisfaction de l'interpellateur quant à la réponse du Conseil communal, **M. Marc-Olivier Sauvain** déclare :

- Je remercie le chef du dicastère pour ses réponses à mes huit questions, qu'il a traitées point par point. Je suis relativement satisfait des réponses que vous nous avez données ce soir. Notre groupe restera attentif à ce que les réponses qui seront données au travers de cet audit soient communiquées avec toute la transparence que nous attendons. Je vous remercie d'avoir répondu à ces questions et je ne demande pas l'ouverture du débat.

L'ouverture de la discussion n'étant pas demandée, le président, M. Christophe Schwarb, considère **l'interpellation n° 23-605 comme traitée et retirée de l'ordre du jour.**



## REPONSE DU CONSEIL COMMUNAL A L'INTERPELLATION 22-618 DU GROUPE VERTSPOP SOL INTITULEE « FEUX D'ARTIFICE : QUEL BILAN APRES TROIS ANS ? »

---

(Du 20 février 2023)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

En date du 8 novembre 2022, le groupe VertsPopSol, par Mme Jasmine Herrera, a déposé l'interpellation 22-618 intitulée « Feux d'artifice : quel bilan après trois ans ? ». Inscrite pour la première fois à l'ordre du jour de la séance du Conseil général le 14 novembre 2022, son développement écrit a la teneur suivante :

*En réponse à l'interpellation 19-612, le Conseil communal annonçait, le 20 janvier 2020 plusieurs mesures en faveur d'une réduction de l'impact négatif avéré des feux d'artifice sur la nature et l'humain. Or il semble qu'après la pause imposée par le Covid, les feux soient repartis de plus belle. Dans sa réponse, le Conseil communal, représenté par Thomas Facchinetti, se disait « pleinement conscient du fait que les feux d'artifice ont un impact défavorable sur l'environnement et la santé » et s'engageait à :*

- a) Etudier les alternatives en matière de spectacles gratuits, populaires, accessibles au plus grand nombre et à faible impact écologique pour proposer une commémoration du 1er août plus respectueuse de l'environnement et de la faune ;*
- b) Inciter le comité de la Fête des Vendanges à évaluer l'opportunité de proposer un spectacle avec des technologies alternatives ;*
- c) Préavisser négativement les feux d'artifice privés hormis ceux avec un intérêt public avéré (typiquement celui de la Fête des Vendanges) ;*



*d) Faciliter l'expérimentation et la proposition de spectacles alternatifs et innovants.*

*Trois ans après ces déclarations, le Conseil communal peut-il nous informer sur l'état d'avancement de ces engagements ? En particulier :*

*a) Etudier les alternatives en matière de spectacles gratuits, populaires, accessibles au plus grand nombre et à faible impact écologique pour proposer une commémoration du 1er août plus respectueuse de l'environnement et de la faune ;*

*Quelles études ont-elles été réalisées depuis ? Peut-on espérer une alternative pour le 1er août 2023 ?*

*b) Inciter le comité de la Fête des Vendanges à évaluer l'opportunité de proposer un spectacle avec des technologies alternatives ;*

*Quel a été le résultat de ces discussions ? Le comité de la Fête des Vendanges est-il disposé à envisager des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement ? En cas de refus, quelles mesures sont envisagées par le Conseil communal ? Par exemple celui-ci est-il prêt à réévaluer son soutien financier ?*

*c) Préavis négativement les feux d'artifice privés hormis ceux avec un intérêt public avéré (typiquement celui de la Fête des Vendanges) ;*

*Combien de feux d'artifice privés ont-ils été autorisés depuis le 20 janvier 2020 ? Quel était l'intérêt public avéré de chacun d'entre eux, en particulier celui du 13 août dernier ? Et ont-ils fait l'objet d'une communication publique ?*

*d) Faciliter l'expérimentation et la proposition de spectacles alternatifs et innovants.*

*Quelles mesures ont été mises en place pour faciliter cette expérimentation ? Quels en ont été les résultats ?*

La présente réponse est apportée en application de l'article 57 du règlement général de la commune de Neuchâtel.

## **1. Contexte**

Comme le souligne l'interpellatrice, trois années se sont écoulées depuis que notre Conseil a apporté sa réponse à l'interpellation 19-612 sur le même thème. Les années 2020 et 2021 ont été fortement impactées par la pandémie de Covid-19 qui a quasiment mis à l'arrêt le secteur événementiel. Il est donc délicat de tirer un bilan significatif à ce jour. Sur

le fond toutefois, le Conseil communal confirme la position de principe exprimée dans sa réponse de janvier 2020.

S'agissant du seul spectacle pyrotechnique organisé par la Ville de Neuchâtel à l'occasion de la célébration de la Fête nationale, nous attachons une grande importance à offrir chaque année une manifestation populaire ouverte à toutes et tous, au-delà de la seule population de notre ville, puisque de nombreuses communes du Littoral et d'ailleurs commémorent la Fête nationale le 31 juillet pour permettre à leurs habitantes et habitants de venir célébrer cet événement patriotique sur les Jeunes-Rives, le 1<sup>er</sup> août. La formule retenue doit découler d'une pesée d'intérêts prenant en compte toutes les variables, à savoir un spectacle offert à un très grand nombre de spectatrices et spectateurs dispersés sur un rayon relativement vaste tout en ayant l'impact écologique le plus raisonnable possible.

A noter par ailleurs qu'une initiative populaire fédérale intitulée « Pour une limitation des feux d'artifice » est actuellement en cours de récolte de signatures. Cette initiative entend limiter strictement les feux d'artifice provoquant des détonations afin de protéger les personnes et la faune des déflagrations, causes de stress pour les animaux sauvages et domestiques.

## 2. Réponses aux questions

*Etudier les alternatives en matière de spectacles gratuits, populaires, accessibles au plus grand nombre et à faible impact écologique pour proposer une commémoration du 1er août plus respectueuse de l'environnement et de la faune ;*

**Question 1 :** *Quelles études ont-elles été réalisées depuis ? Peut-on espérer une alternative pour le 1er août 2023 ?*

La Chancellerie de la Ville de Neuchâtel s'est approchée de plusieurs mandataires spécialisés dans l'événementiel pour connaître les alternatives actuelles possibles à un feu d'artifice pouvant toucher un très grand nombre de citoyennes et de citoyens et restant dans un budget comparable. Ces démarches ont démontré qu'il n'existe pas, du moins à ce jour, de nouvelle solution à coûts constants répondant à tous nos impératifs. En effet, chacune des technologies proposées présentent des aspects positifs et d'autres négatifs.

La synthèse de nos recherches est présentée dans le tableau ci-dessous :

## Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

<b>Technologies possibles pour des spectacles populaires</b>			
<b>Technologie</b>	<b>Aspect positif</b>	<b>Aspect négatif</b>	<b>Remarque</b>
Feu d'artifice	Spectacle visible depuis un très large périmètre	Spectacle très bruyant et passablement polluant	Solution actuelle
Projection de flammes	Spectacle moyennement polluant, peu bruyant, pouvant être répété plusieurs fois.	Spectacle ne touchant que peu de spectateurs simultanément (hauteur des flammes au maximum de 6 m). Utilisation de gaz liquide	A utiliser en complément à d'autres technologies ou seul dans un spectacle de proximité.
Projection d'images	Spectacle relativement peu polluant, pas bruyant, pouvant être répété plusieurs fois.	Spectacle ne touchant que peu de spectateurs simultanément, nécessite une surface sur laquelle projeter.	Même technologie que pour le millénaire à Neuchâtel ou sur la Place Fédérale chaque année.
Laser	Spectacle relativement peu polluant, pas bruyant, pouvant être répété plusieurs fois et touchant possiblement beaucoup de monde si de bonnes conditions atmosphériques sont réunies.	Nécessite des particules dans l'air pour rendre visible le laser. Si l'atmosphère n'est pas chargée naturellement en particules (pollen, poussière, eau, etc.), impossible de le faire artificiellement sur une grande surface.	
Jets d'eau	Spectacle pas bruyant et apprécié du public alors que son bilan écologique est très mauvais.	Spectacle ne touchant que peu de spectateurs simultanément, nécessite une quantité d'électricité énorme (obligation d'avoir de grosses génératrices, la puissance disponible du réseau de la ville ne suffit pas). Très mauvais bilan carbone.	Ce spectacle est plus compliqué (donc plus cher) à mettre en place sur l'eau que sur terre.
Drones	Spectacle peu bruyant et apprécié du public, permet d'écrire des messages.	Spectacle ne touchant qu'une quantité moyenne de spectateurs simultanément, nécessite beaucoup de drones venant de l'étranger pour l'occasion. Spectacle très court (6 à 10 minutes) et coûteux. Pas possible en cas de vent de plus de 20 km/h ou de pluie. Peu d'effet « bouquet final ».	Les spectacles diffusés à la télévision sont trompeurs : ils sont bien souvent enregistrés en avance (pour s'assurer de conditions météorologiques favorables) et non en direct.

## Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

Bulles de savon éclairées	Spectacle relativement peu polluant, pas bruyant, peu onéreux, possiblement de longue durée, poétique.	Spectacle ne touchant que peu de spectateurs simultanément. Pas possible en cas de vent ou de pluie. Peu d'effet « bouquet final ».	Nouvelle technologie pas encore vraiment maîtrisée.
---------------------------	--	---	---

En complément à ce tableau, il convient de noter que les spectacles pouvant être répétés plusieurs fois sans grands frais afin de toucher un plus grand nombre de personnes ne sont pas adaptés aux festivités ayant lieu sur un seul soir.

Outre les informations collectées auprès des spécialistes, nous nous inspirons également des expériences des autres communes. Ainsi, les communes d'Enges, d'Hauterive, de Saint-Blaise et de la Tène se sont réunies pour proposer un spectacle de drones à l'occasion du 1<sup>er</sup> août 2022. Si les retours ont été positifs au sujet de la modernité, du silence et de l'écologie, le spectacle donné au large de la plage d'Hauterive n'a en revanche été visible que des personnes présentes sur le site. De plus, le spectacle a risqué l'annulation car quelques minutes avant la représentation, le joran s'est levé accompagné de quelques gouttes de pluie malgré la météo annoncée clémente.

Ces quatre communes de l'est neuchâtelois ont investi 15'000.- francs hors taxe pour un spectacle de 8 minutes faisant intervenir 50 drones. Dans le cas de Neuchâtel, pour toucher un beaucoup plus grand nombre de spectatrices et spectateurs, il faudrait plusieurs centaines de drones (minimum 3 à 400) et les faire voler à haute altitude. Ainsi, le spectacle du 1<sup>er</sup> août coûterait environ 120'000.- francs (contre 60'000.- aujourd'hui), ne durerait que 8 minutes (une vingtaine actuellement) et serait soumis à des aléas météorologiques non maîtrisables.

A titre d'autre exemple, le festival Lakelive à Bienne a également fait intervenir une centaine de drones le 31 juillet 2022. Ce spectacle était uniquement visible depuis la plage de Bienne et à courte distance. En effet, un spectacle en deux dimensions n'est visible que de face et les lumières disparaissent dans la nuit au-delà de 300 mètres. Le coût de cet événement n'est pas communiqué. Toutefois, il faut noter que l'entrée était payante (5 francs par personne dès 11 ans) dans la zone où la représentation était parfaitement visible. Elle a réuni environ 10'000 spectatrices et spectateurs, contre les 100'000 annoncés en 2019. Il est à noter que cette nouvelle formule a été introduite suite à un postulat accepté en janvier 2022 par le Parlement de Bienne pour des feux d'artifice plus silencieux.

Aucune étude spécifique sur l'impact du feu d'artifice du 1<sup>er</sup> août à Neuchâtel n'a été menée. Cependant, l'OFEV a publié en 2014<sup>1</sup> un rapport concernant l'impact des feux d'artifice sur l'environnement qui résume l'état des connaissances en la matière, en particulier concernant les particules fines (PM<sub>10</sub>, particules de moins de 10 microns). Ce document signale que si l'impact d'un feu d'artifice est faible s'agissant des émissions de CO<sub>2</sub>, il est en revanche élevé en ce qui concerne les poussières provenant de la combustion des poudres utilisées. Ainsi, malgré la durée très courte des feux, un dépassement de la valeur maximale recommandée par l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair<sup>2</sup>) de 50 µg/m<sup>3</sup> de PM<sub>10</sub> en moyenne journalière peut être atteint.

Le Conseil communal de la nouvelle commune de Neuchâtel reprend la position de l'ancienne commune donnée en réponse à l'interpellation 19-612 : il est conscient de l'impact des feux d'artifice sur l'environnement, la faune et la santé.

Dans la pesée d'intérêt pour maintenir ou restreindre les spectacles pyrotechniques, il faut également prendre en compte la tradition culturelle que les feux d'artifice du 1<sup>er</sup> août représente. C'est un événement festif qui se veut ouvert, gratuit, et accessible à l'ensemble de la population. N'oublions pas de relever son rôle d'attractivité touristique produisant des retombées économiques.

Enfin, au sujet de notre spectacle pyrotechnique, il convient de préciser que les feux d'artifice tirés par la société Sugyp SA ne contiennent pas de matière plastique (contrairement aux fusées vendues dans le commerce et tirées par des privés) et que les éléments qui n'explorent pas sont récupérés et recyclés.

*Inciter le comité de la Fête des Vendanges à évaluer l'opportunité de proposer un spectacle avec des technologies alternatives ;*

**Question 2 :** *Quel a été le résultat de ces discussions ? Le comité de la Fête des Vendanges est-il disposé à envisager des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement ? En cas de refus, quelles mesures sont envisagées par le Conseil communal ? Par exemple celui-ci est-il prêt à réévaluer son soutien financier ?*

---

<sup>1</sup> Office fédéral de l'environnement OFEV (2014), *Feux d'artifice, Impacts sur l'environnement et aspects de sécurité*. Berne.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral suisse (1985), *Ordonnance sur la protection de l'air (OPair)*. Berne.

La Ville de Neuchâtel et le Comité de la Fête des Vendanges réfléchissent ensemble, à l'instar des questions portant sur la vaisselle réutilisable et les déchets, afin de limiter l'impact écologique de la fête.

S'agissant plus spécialement du spectacle pyrotechnique, on soulignera qu'en 2022, sa durée a été écourtée de 20% par rapport aux années précédentes. D'importants sponsors ayant déjà confirmé la location de loges dans la Baie de l'Evole pour l'édition 2023, un abandon du feu d'artifice n'est pas envisageable dès cette année. Toutefois, de nouveaux concepts sont à l'étude et une grande nouveauté pourrait être présentée pour célébrer le centième anniversaire de la Fête des Vendanges en 2025.

Le comité de la Fête est ouvert à la discussion et la collaboration avec les instances communales est bonne. A ce stade, notre Conseil souhaite privilégier ce mode de communication en tenant compte des impératifs liés à l'organisation d'une manifestation de cette ampleur. La suppression du feu d'artifice ne paraît pas être prioritaire, ce d'autant plus qu'il est admis qu'il présente un intérêt public avéré.

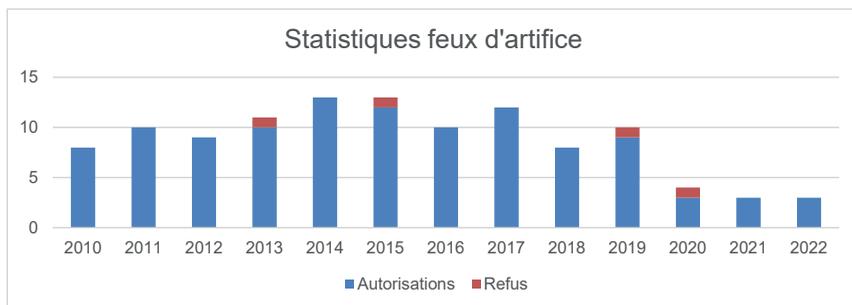
*Préavis négativement les feux d'artifice privés hormis ceux avec un intérêt public avéré (typiquement celui de la Fête des Vendanges) ;*

**Question 3 :** *Combien de feux d'artifice privés ont-ils été autorisés depuis le 20 janvier 2020 ? Quel était l'intérêt public avéré de chacun d'entre eux, en particulier celui du 13 août dernier ? Et ont-ils fait l'objet d'une communication publique ?*

A teneur du règlement cantonal concernant les substances explosibles, du 5 novembre 1997 (RSN 944.161), l'utilisation d'engins pyrotechniques destinés à créer un spectacle à l'intention du public est toujours soumise à autorisation s'agissant de manifestations publiques ainsi que lors de manifestations privées organisées à d'autres occasions que la fête nationale ou la St-Sylvestre (art. 11). En revanche, en ce qui concerne les feux d'artifice traditionnellement vendus dans les commerces, nul besoin d'autorisation pour les tirer lors de la fête nationale ou à Nouvel An (art. 12).

L'autorisation est délivrée par l'autorité communale.

Le graphique ci-dessous présente les demandes reçues, les autorisations accordées et les refus prononcés depuis 2010 :



Depuis 2020, toutes les autorisations délivrées l'ont été sur la base de l'article 11 du règlement précité. Elles se rapportent au grand spectacle pyrotechnique du 1<sup>er</sup> août organisé par la Ville aux Jeunes-Rives, au spectacle pyromélodique de la Fête des Vendanges et enfin au feu d'artifice tiré lors de la soirée blanche dans le port de Neuchâtel.

Outre la situation sanitaire qui a prévalu ces dernières années, une politique de dissuasion a été mise en place par le service compétent, ce qui a amené des requérants à renoncer au dépôt d'une demande d'autorisation.

Les refus mentionnés dans le tableau ont visé une demande d'un club sportif fêtant un jubilé et celle présentée par NewPort Expo qui souhaitait tirer des « marrons d'air » (engin explosif destiné à faire une forte détonation) pour marquer l'ouverture du salon.

*Faciliter l'expérimentation et la proposition de spectacles alternatifs et innovants.*

**Question 4 :** *Quelles mesures ont été mises en place pour faciliter cette expérimentation ? Quels en ont été les résultats ?*

Aucune demande d'expérimentation ou de mise en place de spectacle alternatif nous a été soumise au cours des trois dernières années. Dès lors, ceci ne nous a pas permis de faire de tests dans le cadre de manifestations de tiers et il n'appartient pas à la collectivité publique d'initier de telles expérimentations. Cependant, nous restons disposés et intéressés à faciliter de telles démarches en traitant avec souplesse, bienveillance, voire avec un accompagnement, d'éventuelles demandes dans ce sens.

### 3. Conclusion

A la lumière de ce qui précède, et au vu de l'impact des spectacles pyrotechniques tant pour l'environnement que pour la faune sauvage et les animaux domestiques, notre Conseil entend adopter une attitude restrictive et n'autoriser en principe à l'avenir sur le territoire communal que les deux seuls feux d'artifice présentant un intérêt public avéré, à savoir ceux du 1<sup>er</sup> août et de la Fête des Vendanges.

S'agissant des tirs d'engins pyrotechniques des particuliers durant les jours légalement autorisés (Fête nationale et St-Sylvestre), des zones d'exclusion (forêts, zones urbaines, milieux protégés, etc.) sont à l'étude.

Notre Conseil répète son intérêt et sa disponibilité à examiner, au gré des développements technologiques, des solutions alternatives qui soient à même d'offrir un spectacle équivalent en termes de visibilité pour un grand nombre de personnes et de durée tout en s'inscrivant dans un budget raisonnable.

L'interpellation pointe du doigt une question importante que nous ne pouvons ignorer dans le cadre de notre volonté – exprimée dans le programme politique 2022-2025 – de mieux répondre aux enjeux environnementaux et aux besoins de durabilité de l'action publique, tout en veillant à conserver une animation garante d'attractivité pour notre ville.

La réponse ci-dessus témoigne de l'engagement du Conseil communal sur ce point spécifique que sont les feux d'artifice.

Plus globalement, il nous paraît essentiel de poursuivre nos efforts de sensibilisation de la population au sujet de l'impact environnemental de l'activité humaine en général et lors de grands rassemblements en particulier. Il s'agira de rappeler la pollution engendrée par les grandes manifestations populaires (la célébration du 1<sup>er</sup> août aux Jeunes-Rives, notamment) et d'inciter nos concitoyennes et concitoyens à ménager l'environnement par des déplacements en transport en commun ou en mobilité douce, par un comportement exemplaire à la fête, par une application stricte du concept de gestion des déchets, par exemple, ainsi qu'en invitant la population à renoncer au tir d'engins pyrotechniques individuels moins efficaces et bien plus polluants.

C'est dans cet esprit et sur la base de ce qui précède que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la réponse à l'interpellation 22-618.

Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

Neuchâtel, le 20 février 2023.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

## **22-618**

### **Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « Feux d'artifice : quel bilan après trois ans ? »**

---

**La réponse écrite du Conseil communal à cette interpellation est insérée avant la discussion sur cet objet.**

---

En voici le texte :

En réponse à l'interpellation 19-612, le Conseil communal annonçait, le 20 janvier 2020 plusieurs mesures en faveur d'une réduction de l'impact négatif avéré des feux d'artifice sur la nature et l'humain. Or il semble qu'après la pause imposée par le Covid, les feux soient repartis de plus belle.

Dans sa réponse, le Conseil communal, représenté par Thomas Facchinetti, se disait « pleinement conscient du fait que les feux d'artifice ont un impact défavorable sur l'environnement et la santé » et s'engageait à :

- a) Etudier les alternatives en matière de spectacles gratuits, populaires, accessibles au plus grand nombre et à faible impact écologique pour proposer une commémoration du 1er août plus respectueuse de l'environnement et de la faune.
- b) Inciter le comité de la Fête des Vendanges à évaluer l'opportunité de proposer un spectacle avec des technologies alternatives.
- c) Préaviser négativement les feux d'artifice privés hormis ceux avec un intérêt public avéré (typiquement celui de la Fête des Vendanges).
- d) Faciliter l'expérimentation et la proposition de spectacles alternatifs et innovants.

Trois ans après ces déclarations, le Conseil communal peut-il nous informer sur l'état d'avancement de ces engagements ? En particulier :

- a) *Etudier les alternatives en matière de spectacles gratuits, populaires, accessibles au plus grand nombre et à faible impact écologique pour proposer une commémoration du 1<sup>er</sup> août plus respectueuse de l'environnement et de la faune.*

Quelles études ont-elles été réalisées depuis ? Peut-on espérer une alternative pour le 1<sup>er</sup> août 2023 ?

- b) *Inciter le comité de la Fête des Vendanges à évaluer l'opportunité de proposer un spectacle avec des technologies alternatives.*

Quel a été le résultat de ces discussions ? Le comité de la Fête des vendanges est-il disposé à envisager des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement ? En cas de refus, quelles mesures sont envisagées par le Conseil communal ? Par exemple celui-ci est-il prêt à réévaluer son soutien financier ?

- c) *Préaviser négativement les feux d'artifice privés hormis ceux avec un intérêt public avéré (typiquement celui de la Fête des Vendanges).*

Combien de feux d'artifices privés ont-ils été autorisés depuis le 20 janvier 2020 ? Quel était l'intérêt public avéré de chacun d'entre eux, en particulier celui du 13 août dernier ? Et ont-ils fait l'objet d'une communication publique ?

- d) *Faciliter l'expérimentation et la proposition de spectacles alternatifs et innovants.*

Quelles mesures ont été mises en place pour faciliter cette expérimentation ? Quels en ont été les résultats ?

A la question du président, M. Christophe Schwarb, demandant si l'interpellatrice est satisfaite de la réponse du Conseil communal, **Mme Jacqueline Oggier Dudan** répond :

- En l'absence de l'auteure de l'interpellation, j'ai le plaisir de vous annoncer qu'elle se déclare satisfaite de la réponse du Conseil communal.

La parole n'étant pas demandée, **l'interpellation n° 22-618 est considérée comme traitée et retirée de l'ordre du jour.**

## **22-619**

# **Interpellation du groupe VertsPopSol intitulée « Les cyclistes sont-ils présumé-e-s « coupables » aux yeux de la sécurité publique ? »**

En voici le texte :

Voilà près de 30 ans que des démonstrations appelées « critical mass » ont lieu à travers le monde. Il s'agit de groupes de cyclistes qui se réunissent pour former une « masse ». Ils et elles déambulent pacifiquement dans les villes, dont les rues sont le plus souvent accaparées par les automobilistes. De cette manière, les cyclistes souhaitent accroître leur visibilité et faire prendre conscience de leur vulnérabilité. Ainsi, ils et elles démontrent que les infrastructures ont été conçues prioritairement pour les voitures et sont encore trop souvent inadaptées aux formes de mobilité alternative.

A Neuchâtel et à Chaux-de-Fonds, ces regroupements ont lieu régulièrement. Lors de ces déambulations, les cyclistes ne tentent pas de commettre des infractions, ou d'empêcher le passage des transports en commun ou encore des véhicules d'urgence. Le plus souvent, ils et elles ralentissent les automobilistes durant quelques minutes (souvent déjà à l'arrêt dans les embouteillages) en prenant une place bien visible dans l'espace public.

Lors du dernier rassemblement à la fin du mois de septembre, les participant-e-s ont été interpellé-e-s par la sécurité publique de la Ville de Neuchâtel. La première démarche des agents a été de demander leurs pièces d'identités, soi-disant de manière préventive « au cas où les cyclistes commettraient une infraction lors de leur trajet ».

Les agents confrontés au refus général, ont finalement renoncé à relever les identités des personnes présentes et ont encadré les cyclistes durant leur parcours. Une meilleure communication, souhaitée par les

organisateur-trice-s de ces rassemblements, aurait permis plus de fluidité. Cela avait d'ailleurs été le cas lors d'éditions précédentes où des échanges avaient eu lieu en amont.

Cet acte a particulièrement choqué les participant-e-s, composé-e-s de familles, de retraité-e-s et de jeunes, qui ont eu l'impression d'être considéré-e-s comme « délinquant-e-s ».

Dès lors, le Conseil communal peut-il clarifier les points suivants :

- Les déambulations de motards, voire de simples voitures individuelles, sont-elles soumises au même traitement ?
- Le Conseil communal peut-il clarifier sa position face à ces mouvements populaires qui ont pour but d'encourager la mobilité douce et de sensibiliser à la sécurité des cyclistes ?
- D'autres approches, moins répressives et traumatisantes, ne sont-elles pas envisageables ?

On le répète, ces rassemblements n'ont pas pour objectifs de semer le trouble, mais de présenter des formes de mobilité alternative non motorisée face au « tout bagnole ». Pour conclure, ce mouvement s'inscrit dans la problématique plus large de la mobilité future face aux enjeux climatiques.

**M. François Chédel**, au nom de l'auteur de l'interpellation, développe :

- Une *Critical Mass* – ou masse critique – est une coïncidence organisée, pacifique et festive, sans leader ni membre, composée de cyclistes, skateurs/skateuses, joggeurs/joggeuses et autres utilisateurs/utilisatrices non motorisés des espaces publics, qui, ayant atteint une masse critique, créent un environnement sûr pour se déplacer et prendre une place bien visible dans la circulation.

Depuis maintenant 30 ans, des *Critical Mass* sont organisées régulièrement dans plusieurs centaines de villes à travers le monde. Ensemble, les cyclistes circulent dans l'espace urbain, sans nécessairement avoir un itinéraire précis, avec pour but de se réapproprié l'espace public, habituellement sacrifié aux voitures, et ainsi démontrer que les infrastructures ne sont pas adaptées aux véhicules non motorisés, pourtant bien plus vulnérables.

Ainsi, les participant-e-s sont déterminés à faire évoluer la vision de l'espace public et de la circulation, à savoir rendre aux rues leur rôle d'axes de déplacement efficaces et sûrs et, donc, non saturés de voitures – avec souvent un-e seul-e passager/ère à leur bord – et en faire ainsi des lieux conviviaux d'échanges et de rencontres de tous milieux et générations.

C'est donc le 25 septembre 1992, à San Francisco, que la première *Critical Mass* a eu lieu. Quasiment 30 ans plus tard, jour pour jour, soit le 23 septembre 2022, une *Critical Mass* s'organise en ville de Neuchâtel. La dizaine de cyclistes rassemblé-e-s pour démarrer leur promenade a vu débouler deux voitures de la Sécurité publique, ainsi que des scooters à une dizaine de mètres.

Un agent a interpellé les cyclistes en leur demandant leurs pièces d'identité. Certaines personnes s'y sont alors opposées, demandant une raison précise. L'agent a justifié cet acte comme préventif : il serait ainsi plus aisé de verbaliser si des infractions devaient être commises durant le parcours du groupe. L'agent a répété qu'il était en droit de contrôler les identités des citoyen-ne-s, et que la moindre infraction au code de la route serait dénoncée au Ministère public, tout en soulignant que son équipe était là pour assurer la sécurité. Pendant ces quelques minutes, le même agent a demandé encore à savoir qui était l'organisateur, à connaître le parcours prévu et à obtenir un numéro de téléphone.

Comment ce type de comportement doit-il être interprété ? Est-ce qu'après 30 ans d'existence, beaucoup ici peuvent citer des cas où les *Critical Mass* auraient connu de graves débordements ? Avez-vous eu vent de rassemblements cyclistes ayant causé du tort à autrui ou troublé gravement l'ordre public ? Familière de ces rassemblements, Mila Meury [Ndlr : auteure de l'interpellation] n'a jamais vu ou entendu de tels récits. Les seuls débordements observés étaient bien ceux d'automobilistes frustré-e-s d'être ralentis quelques minutes, voire quelques secondes, par des cyclistes qui osent s'aventurer sur leurs voies.

Il est à noter que ces personnes sont souvent déjà à l'arrêt dans les embouteillages. Pour le moins cocasse... En effet, les amateurs/amatrices de la petite reine ne cherchent pas à gêner le trafic par choix, ils/elles *sont* le trafic. Si toutes les villes disposaient de pistes cyclables sécurisées, cette situation ne se produirait pas. La ville de Neuchâtel, particulièrement, a des progrès à faire en la matière.

Le comportement des agent-e-s de sécurité est difficilement justifiable. Il a été vécu comme choquant, voire traumatisant, pour les personnes présentes. Ces personnes ont le droit d'utiliser les voies publiques, seules ou en groupe. Imaginez que les agents arrêtent toutes les voitures qui passent au centre et relèvent les identités des conducteurs/conductrices pour les prévenir qu'ils/elles risquent une contravention s'ils/elles ne respectent pas le code de la route ?

A cela s'ajoute que le Service de la sécurité de la Ville de Neuchâtel avait, au printemps précédent, assuré aux personnes ayant pris contact qu'aucune demande d'autorisation n'était nécessaire. Les derniers

messages envoyés ces derniers mois à la Sécurité publique sont depuis restés sans réponse.

Cette volonté de contrôle d'identité donne l'impression d'une répression injustifiée au droit d'être là, de se réunir et de se déplacer à vélo en groupe. Elle est vécue comme de l'intimidation. Si la volonté des agents était de sécuriser les cyclistes, leur approche aurait dû être différente. Le dialogue était possible en amont, vu que les contacts de participants étaient en leur possession.

A l'instar de cet événement, nous avons de plus en plus d'échos de rassemblements pacifistes qui cherchent à sensibiliser à d'autres manières de vivre, mais qui subissent une forte intimidation de la part des forces de l'ordre. En témoigne, par exemple, le dispositif sécuritaire mis en place pour la rencontre des banquiers à Neuchâtel, pour à peine une trentaine de manifestant-e-s. Comme la presse nous l'a appris, ceci a même fini avec une interpellation musclée, des coups de matraque et du spray au poivre. Nous pouvons donc nous réjouir des mesures qui ont été prises par le Canton lors du débat au Grand Conseil dernièrement, même si certains aspects semblent encore bien insuffisants.

En ce qui concerne la commune, nous espérons que les agent-e-s de sécurité, dont les effectifs seront renforcés en 2023 suite au vote du budget, seront réquisitionnés pour d'autres missions que celle d'intimider des participant-e-s aux *Critical Mass*. Dans le cas contraire, la Ville ne pourra pas se vanter d'utiliser ses moyens financiers pour répondre aux changements globaux. En effet, il y a mieux à faire, car, nous le répétons, à ce jour, aucun débordement n'a été signalé suite à l'organisation d'un de ces rassemblements.

Il est important de signaler également qu'en ville de Neuchâtel, de plus en plus de cyclistes ressentent être la cible des agent-e-s de sécurité, qui les arrêtent à tous les coins de rue pour des motifs discutables. D'ailleurs, rappelons que les accidents graves concernent encore et toujours les véhicules à moteur. Selon les statistiques du canton de Neuchâtel, seuls six accidents mettent en cause le comportement d'un-e cycliste en 2021 sur le territoire cantonal.

En conclusion, les mobilisations populaires, telles que les *Critical Mass*, s'engagent pour un avenir moins pollué, où des alternatives de déplacement bienveillantes sont mises en place et demandent à ce que les politiques publiques prennent sérieusement en compte la mobilité active. Ce mouvement s'inscrit donc dans la problématique plus large des questions d'aménagement du tissu urbain, afin de répondre aux enjeux climatiques. Aujourd'hui, on ne peut plus continuer de promouvoir le tout-bagnole.

Dès lors, le Conseil communal peut-il répondre aux questions formulées dans l'interpellation, à savoir :

- Les déambulations de motards, voire de simples voitures individuelles, sont-elles soumises au même traitement ?
- Le Conseil communal peut-il clarifier sa position face à ces mouvements populaires qui ont pour but d'encourager la mobilité active et sensibiliser à la sécurité des cyclistes ?
- D'autres approches, moins répressives et traumatisantes, ne sont-elles pas envisageables ?

En d'autres termes, est-ce que les participant-e-s à ces rencontres doivent s'attendre à revivre ce type de situation désagréable et non justifiée ?  
Merci au Conseil communal d'apporter des réponses à ces questions.

**M. Didier Boillat**, responsable du Dicastère du développement technologique, de l'agglomération, de la sécurité, des finances et des ressources humaines, déclare :

- Tout d'abord, je remercie le groupe VertsPopSol, qui me permet de mettre en évidence la grande tolérance des autorités communales en ce qui concerne les manifestations politiques ou liées à des thèmes de société sur notre territoire communal.

En effet, nous laissons très largement les opinions s'exprimer sur le domaine public, tant que cela se fait dans le respect de la loi. J'en veux pour preuve les manifestations contre les mesures sanitaires et la loi Covid-19, qui se sont déroulées en 2021 à Neuchâtel, dans le calme, sans incidents, contrairement à d'autres endroits en Suisse.

Vos questionnements sont également l'occasion de vous préciser comment nous gérons les manifestations. Le premier principe est qu'une manifestation sur le domaine public doit, par la loi, être autorisée. En fonction du type de manifestation, Police Neuchâteloise effectuée, lorsque cela est nécessaire, une évaluation des risques sécuritaires qui y sont liés. Police Neuchâteloise peut, si elle l'estime justifié, interdire une manifestation ou recommander au Service cantonal des affaires vétérinaires de la faire.

Cette évaluation nous permet, ainsi qu'à Police Neuchâteloise, d'adapter notre dispositif sécuritaire. Que la manifestation soit autorisée ou pas, nous cherchons le contact avec les organisateurs pour en clarifier son déroulement, son parcours, son impact sur les transports publics et les éventuelles fermetures temporaires de routes qui seraient nécessaires pour la sécurité des participant-e-s.

Le fait de connaître les responsables de la manifestation nous permet de réagir rapidement durant celle-ci, mais également d'agir en cas de violation de la loi. Ainsi, l'encadrement d'une manifestation par nos agents de sécurité publique et par Police Neuchâteloise vise autant à éviter des débordements – respect de la loi – qu'à protéger les manifestants. A cet égard, vous avez certainement toutes et tous vu les images à l'étranger de manifestants sortis de force de la route par des automobilistes furieux, voire se faisant rouler dessus.

Pour répondre à vos questions :

*- Le Conseil communal peut-il clarifier sa position face à ces mouvements populaires qui ont pour but d'encourager la mobilité douce et sensibiliser à la sécurité publique ?*

Le Conseil communal souhaite donner un maximum de liberté d'expression aux citoyen-ne-s dans le cadre de manifestations. Il s'attend toutefois à ce que les organisateurs demandent une autorisation pour leur manifestation, respectent la loi et ne créent pas de danger ou de contrainte excessive pour les autres utilisateurs du domaine public. Il convient ainsi de relever que la manifestation *Critical Mass* de septembre 2022 n'a pas fait l'objet d'une demande d'autorisation.

*- D'autres approches, moins répressives et traumatisantes, ne sont-elles pas envisageables ?*

Tout d'abord, nous réfutons totalement que notre approche ait été agressive, et rappelons, encore une fois, que la manifestation n'avait pas fait l'objet d'une demande d'autorisation. Il était donc de notre devoir de chercher à établir le contact avec les responsables de la manifestation.

Ce contact n'a malheureusement pas été possible, les personnes interrogées refusant de décliner leur identité et se déclarant autoresponsables de leur action. Nous regrettons de ne pas avoir pu dialoguer avec les organisateurs/organisatrices de la manifestation, comme nous le faisons avec tous les autres organisateurs. Ce n'est pas faute d'avoir essayé, puisque, suite à une manifestation semblable en août 2020, une réunion a été organisée en novembre 2020 avec les milieux du vélo – Pro Velo en particulier – notre Service de sécurité publique et Police Neuchâteloise, pour les sensibiliser aux règles à appliquer en cas de manifestation.

*- Les déambulations de motards, voire de simples voitures individuelles, sont-elles soumises au même traitement ?*

Il n'y a jamais eu de manifestations de type *Critical Mass* de motards ou d'automobilistes, annoncées ou pas, d'ailleurs. En ce qui concerne les manifestations de clubs automobiles ou de motards sur le domaine public, nous n'autorisons pas de défilé et rarement de concentration de véhicules

qui doivent, en principe, être en lien avec une action caritative. En 2020, la principale manifestation autorisée a été le TCS eMobility Day, qui a accueilli des véhicules électriques à deux et à quatre roues.

Pour conclure, nous rappelons que tous les types de mobilité sont soumis à des règles, dont le respect est contrôlé.

Le président, M. Christophe Schwarb, s'enquérant du degré de satisfaction de l'interpellateur quant à la réponse du Conseil communal, **M. François Chédel** déclare :

- Dire que je suis satisfait va être compliqué, mais je ne demande pas l'ouverture de la discussion, puisque l'on est manifestement dans un dialogue de sourds, où l'on ne s'entend pas et où l'on est dans un combat de chiffres, puisque nous avons dit à peu près le contraire de ce que M. Boillat a dit. On va donc continuer de se mobiliser et de défendre un droit démocratique fondamental, qui est le droit de manifester ou de se réunir pour faire du vélo sans demander d'autorisation, puisque cela nous l'avait été signifié. Mais je ne demande pas l'ouverture de la discussion.

**M. Aël Kistler** intervient :

- Nous avons préparé la discussion par rapport à ce sujet et il aurait été intéressant de savoir comment les groupes se positionnent par rapport à cette interpellation.

Compte tenu de cette dernière intervention, le président, **M. Christophe Schwarb**, soumet au vote l'ouverture de la discussion, laquelle recueille 17 voix pour, 17 voix contre et 5 abstentions.

**Par la voix du président, l'ouverture de la discussion est ainsi refusée par 18 voix contre 17 et 5 abstentions.**

**L'interpellation n° 22-619 est donc considérée comme traitée et retirée de l'ordre du jour.**

## **22-402**

# **Proposition du Bureau du Conseil général intitulée « Projet d'arrêté – Modification de l'article 85 du règlement général, du 7 juin 2021 »**

En voici le texte :

PROJET

### **ARRÊTÉ**

**MODIFIANT L'ARTICLE 85 DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE LA VILLE DE  
NEUCHÂTEL, DU 7 JUIN 2021**

---

(Du 3 avril 2023)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu le règlement général de la Ville de Neuchâtel, du 7 juin 2021,

Sur la proposition du Bureau du Conseil général,

arrête :

### **Article premier – Modification du Règlement général**

L'article 85 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel, du 7 juin 2021,  
est modifié comme suit :

<sup>1</sup> Les débats du Conseil général sont enregistrés. **Dans la mesure du possible et dans le respect de la protection de la personnalité, ils sont diffusés sur internet.**

~~<sup>2</sup> Les enregistrements ne sont accessibles qu'au ou à la président e et au ou à la secrétaire du Conseil général, au Bureau de cette autorité,~~

~~aux membres du Conseil communal et au chancelier ou à la chancelière. Le membre du Conseil général qui veut proposer la rectification d'un procès-verbal est autorisé à entendre le fragment des débats qu'il conteste.~~

<sup>3 2</sup> Les enregistrements d'une période administrative sont conservés jusqu'à la fin de l'année civile qui suit celle au cours de laquelle cette période s'est terminée.

## **Art. 2 – Entrée en vigueur**

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entre en vigueur à l'échéance du délai référendaire et après sa sanction par le Conseil d'Etat.

### Développement écrit

Du fait de la diffusion des séances du Conseil général sur internet, l'article 85 du règlement général traitant des conditions d'accès (limité) aux enregistrements des séances n'est plus d'actualité.

Le Bureau du Conseil général propose donc au Législatif de procéder à son adaptation.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, relevant qu'il est 22h01, demande à l'assemblée si elle accepte le traitement de l'objet suivant à l'ordre du jour, soit la proposition n° 22-402 émanant du Bureau du Conseil général de modifier l'art. 85 du règlement général. Le président explique qu'il s'agit d'un amendement un peu formel, cette modification ayant été demandée suite au fait que les débats sont maintenant diffusés sur internet. L'adaptation du règlement permet ainsi de ne pas rester dans l'illégalité, puisque c'est déjà le cas depuis quelques mois.

Selon les retours parvenus au président, cette modification n'est pas contestée. Néanmoins, si un débat – *juridico-philosophico-social* (sic) – est souhaité, il se fera à la prochaine séance.

Le président, **M. Christophe Schwarb**, demande dès lors à l'assemblée si elle accepte tacitement la proposition du Bureau. Sans opposition, la **proposition n° 22-402 est acceptée à l'unanimité.**

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**

### **MODIFIANT L'ARTICLE 85 DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE LA VILLE DE NEUCHÂTEL, DU 7 JUIN 2021**

---

(Du 3 avril 2023)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu le règlement général de la Ville de Neuchâtel, du 7 juin 2021,

Sur la proposition du Bureau du Conseil général,

arrête :

#### **Article premier – Modification du Règlement général**

L'article 85 du Règlement général de la Ville de Neuchâtel, du 7 juin 2021, est modifié comme suit :

<sup>1</sup> Les débats du Conseil général sont enregistrés. **Dans la mesure du possible et dans le respect de la protection de la personnalité, ils sont diffusés sur internet.**

~~<sup>2</sup> Les enregistrements ne sont accessibles qu'au ou à la président e et au ou à la secrétaire du Conseil général, au Bureau de cette autorité, aux membres du Conseil communal et au chancelier ou à la chancelière. Le membre du Conseil général qui veut proposer la rectification d'un procès-verbal est autorisé à entendre le fragment des débats qu'il conteste.~~

<sup>3 2</sup> Les enregistrements d'une période administrative sont conservés jusqu'à la fin de l'année civile qui suit celle au cours de laquelle cette période s'est terminée.

#### **Art. 2 – Entrée en vigueur**

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entre en vigueur à l'échéance du délai référendaire et après sa sanction par le Conseil d'Etat.

Neuchâtel, le 3 avril 2023

Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

Le président,

La secrétaire,

Christophe Schwarb

Isabelle Mellana Tschoumy

Séance du Conseil général - Lundi 3 avril 2023

La séance est levée à 22h04.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL :

Le président,	La secrétaire,
Christophe Schwarb	Isabelle Mellana Tschoumy

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