

VILLE DE NEUCHÂTEL
CONSEIL GÉNÉRAL
31^e SEANCE

38^e période administrative 2020-2024

Année 2023-2024

Lundi 4 septembre 2023, à 19h30
Hôtel de Ville, Salle du Conseil général

Présidence de Mme Johanna Lott Fischer (VPS/Les Vert-e-s), présidente.

Sont présents 36 membres du Conseil général, y compris la présidente : Mmes et MM. Alexandre Brodard (PLR), Romain Brunner (VPS/Les Vert-e-s), 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), Jasmine Herrera (VPS/Les Vert-e-s), Ariane Huguenin (Soc), Claire Hunkeler (Soc), Pierre-Yves Jeannin (VL), Aël Kistler (VL), Johanna Lott Fischer (VPS/Les Vert-e-s), Yves-Alain Meister (PLR), Isabelle Mellana Tschoumy (Soc), Mila Meury (VPS/solidaritéS), Loïc Muhlemann (Soc), Patrice Neuenschwander (Soc), Philipp Niedermann (VL), Béatrice Nys (VPS/Les Vert-e-s), Jacques Oberli (PLR), Jacqueline Oggier Dudan (VPS/ Les Vert-e-s), Sarah Pearson Perret (VL), Marie-Emilienne Perret (VPS/Les Vert-e-s), Thomas Perret (VPS/POP), Alain Rapin (PLR), Jean-Luc Richard (VPS/Les Vert-e-s), Marc-Olivier Sauvain (PLR), Christophe Schwarb (PLR), Patricia Sörensen (Soc), Jacqueline Zosso (Soc), Benoît Zumsteg (PLR).

Sont présent-e-s 4 suppléant-e-s du Conseil général : Mme Marine Mühlethaler (PLR), M. Mario Viera (PLR), M. Nicolas Forster (VL), M. Florian Perrin (Soc).

Sont excusés 5 membres du Conseil général : M. Sylvain Robert-Nicoud (PLR), M. Jules Aubert (PLR), Mme Sylvie Hofer-Carbonnier (VL), Mme Aurélie Widmer (Soc), M. Marc Rémy (PLR).

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

PROCÈS-VERBAL

Les procès-verbaux des 29^e et 30^e séances, des lundis 12 juin et 26 juin 2023, disponibles sur le site internet de la Ville, sont adoptés, sous réserve des amendements à remettre à la Chancellerie d'ici à la prochaine séance.

LECTURE DE PIÈCES

A ce chapitre, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer** mentionne :

1. Invitation à une visite du Jardin DuPeyrou.
2. Envoi du rapport de gestion 2022 des Transports Publics Neuchâtelois (TransN SA).
3. Lettre de Mme Stéphanie Gérard Mattsson (Soc), annonçant sa démission du Conseil général avec effet au 17 août 2023. La présidente en donne lecture.
4. Courrier de la Commission DTETPB concernant le Neuchâtel Junior College.
5. Nomination de M. Michaël Droz-dit-Busset au Conseil intercommunal du Syndicat intercommunal de l'éorén en remplacement de M. Flavio Principi (VPS).
6. Arrêté du Conseil communal du 28 août 2023 proclamant élu membre du Conseil général, M. Loïc Muhlemann, suppléant de la liste du Parti Socialiste, à laquelle appartient le siège vacant.
7. Arrêté du Conseil communal du 28 août 2023 proclamant membre suppléant du Conseil général, Mme Pauline Schneider, 8^e des viennent-ensuite de la liste du Parti Socialiste, en remplacement de M. Loïc Muhlemann.
8. Nomination de Mme Isabelle Mellana Tschoumy (Soc) en qualité de membre de la Commission des naturalisations et agrégations en remplacement de Mme Stéphanie Gérard Mattsson (art. 125 RG).
9. Nomination de Mme Ariane Huguenin (Soc) en qualité de membre de la Commission de la famille, de la formation, de la santé et des sports en remplacement de Mme Stéphanie Gérard Mattsson (art. 125 RG).

10. Nomination de Mme Pauline Schneider (Soc) en qualité de rapporteure de la Commission de la culture, de l'intégration et de la cohésion sociale en remplacement de Mme Stéphanie Gérard Mattsson (art. 125 RG).
11. Envoi du calendrier 2024 des séances du Conseil général et de la Commission financière.
12. Envoi de la réponse de l'ACN à la résolution 22-701 acceptée par le Conseil général le 5 septembre 2022.
13. Candidatures déposées par les groupes pour les deux postes de suppléant-e-s au Conseil intercommunal du Syndicat intercommunal de l'éorén.

Communiqués de presse

- Du Conseil communal intitulé « La présidence du Conseil communal assumée par Mauro Moruzzi dès le 1^{er} juillet 2023 ».
- Du Conseil communal intitulé « La campagne « MON AIRE », pour des espaces publics sans fumée en faveur des jeunes générations ».
- Du Conseil communal intitulé « Un nouvel élan pour le Musée d'ethnographie ».
- Du Conseil communal intitulé « Un nouveau radar pour prévenir le bruit excessif sur la route ».
- Du Conseil communal intitulé « Caroline Juillerat est la nouvelle déléguée au centre-ville et aux commerces de la Ville de Neuchâtel ».
- Du Service de la communication intitulé « La Fête nationale sous le signe de la jeunesse et du partage sur les Jeunes-Rives et dans les quartiers ».
- Du Conseil communal intitulé « Cet été, on peut faire trempette avec vue sur les Alpes dans le grand bassin du quai Ostervald ! ».
- Du Conseil communal intitulé « Tempête à La Chaux-de-Fonds : la Ville de Neuchâtel exprime sa solidarité et son soutien ».
- Du Conseil communal intitulé « Voir les étoiles sans quitter la ville pendant la nuit des Perséides ».
- Du Conseil communal intitulé « Plus de 40 activités dans l'eau, sur terre ou dans les airs pendant le 23^e Festival des sports à Neuchâtel ».
- Du Conseil communal intitulé « La Ville de Neuchâtel attribue sa résidence artistique de Gênes à la dessinatrice Alessandra Respini ».

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

- Du Conseil communal intitulé « Ouvrage innovant, durable et rassembleur, le pont du Tirage bientôt inauguré à Valangin ».
- Du Conseil communal intitulé « Conjuguant classicisme, innovation et durabilité, le jardin DuPeyrou entièrement réhabilité sera inauguré ce dimanche ».
- Du Jardin botanique – Ville de Neuchâtel intitulé « Les plus anciens vestiges du monde vivant dans une collection du Jardin botanique ».
- De la Ville de Neuchâtel intitulé « Atelier Cyberthé, l’informatique pour les seniors – Nouvelle saison 2023-2024 ».
- Du Service des sports intitulé « Fatigué-e ? Faites le plein d’énergie avec Midi Tonus ! ».
- Du Conseil communal intitulé « La Ville de Neuchâtel active son plan canicule ».
- Du Conseil communal intitulé « Le Prix de la citoyenneté revient dans un monde toujours plus précaire et incertain ».
- Du Conseil communal intitulé « Les marchés de l’Univers et le grand pique-nique de la zone piétonne s’unissent pour deux jours animés au centre-ville ».
- De la Ville de Neuchâtel et de la Ville de la Chaux-de-Fonds intitulé « Une soirée pour tout savoir sur l’anneau contraceptif masculin ».
- Du Conseil d’Etat et du Conseil communal intitulé « S.A.S le prince Albert II de Monaco en visite à Neuchâtel ».

ORDRE DU JOUR

A. Nominations

23-103 Nominations au Conseil intercommunal du Syndicat intercommunal de l'éorén – 2 suppléant-e-s

B. Rapports

23-017 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la donation d'un conteneur de digue mobile AE de Mobilière Suisse Société d'assurances SA à la Ville de Neuchâtel

23-016 Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie de mobilité et de stationnement et les réponses aux motions no 325, 329, 330, 333, 335 de l'ancienne Commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche

23-011 Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie numérique et d'innovation responsable (SMART CITY)

23-015 Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant les demandes de crédit d'investissement pour divers projets dans le domaine de l'eau et l'harmonisation des réglementations sur l'eau et l'assainissement

C. Autres objets

23-602 Interpellation du groupe socialiste intitulée « Vers une solution concertée et attractive pour l'occupation des espaces commerciaux au centre-ville »

23-603 Interpellation du groupe socialiste intitulée « Un meilleur accès au lac pour la baignade publique ! »

23-301 Motion des groupes VertsPopSol et socialiste intitulée « Favoriser la relève des médecins de premier recours dans la commune de Neuchâtel »

23-302 Motion du groupe vert'libéral intitulée « Faut-il ajuster le règlement communal des finances pour garantir la transition énergétique ? »

23-607 Interpellation des groupes VertsPopSol et vert'libéral intitulée « Processus de consultation des commissions

nature et paysage et d'urbanisme dans le cadre du traitement des permis de construire »

Pour mémoire

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

Déposée le 28 octobre 2019 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{re} fois lors de la séance du 11 novembre 2019

Renvoi à la Commission des plans d'aménagement communal et d'alignement pour étude, selon décision du Conseil général du 20 janvier 2020, puis à la Commission DDMIE, selon décision du Bureau du Conseil général du 11 janvier 2021, confirmée le 9 mars 2021.

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

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

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

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

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

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

Neuchâtel, les 16 août et 1^{er} septembre 2023.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Le chancelier,

Mauro Moruzzi

Daniel Veuve

Propos présidentiels

La présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, déclare :

- J'espère que vous avez passé un bel et chaud été, et que vous revenez plein d'énergie pour cette dernière année de législature, qui se présente déjà bien chargée : pour cette première séance de la rentrée, les rapports du Conseil communal représentent 273 pages de lecture.

Je me permets donc de répéter mon souhait que soient menées des discussions respectueuses de notre règlement, mais aussi de votre temps de parole. J'aimerais, notamment, vous rappeler l'art. 65 du règlement général de la Ville de Neuchâtel :

¹La parole ne doit être adressée qu'au ou à la président-e, au Conseil général ou au Conseil communal.

²Lorsqu'un temps de parole est fixé par le règlement [15 minutes pour une première prise de parole et 5 minutes pour les suivantes], l'intervenant-e doit s'y conformer. (...)

³Lorsque le temps de parole n'est pas réglementé, l'intervenant-e doit faire preuve de concision. (...). Et je souhaite que cela vaille aussi pour les interventions avec un temps de parole limité.

⁴Toute imputation malveillante est réputée une violation de l'ordre, qu'elle s'adresse à un seul membre de l'assemblée ou à plusieurs collectivement.

Je pense que si ces règles de base sont respectées, nos débats seront constructifs et sereins.

Vu le volume de rapports qui nous sont présentés et selon le temps que prendront nos discussions, je me permettrai de solliciter le Bureau pour discuter de la possibilité que nos prochaines séances commencent un peu plus tôt. Je vous tiendrai au courant.

Suite à la démission du Conseil général de Mme Stéphanie Gérard Mattsson, membre de la liste socialiste, Mme Pauline Schneider a accepté la place laissée vacante de membre suppléant. Etant donné qu'elle est absente ce soir, elle sera assermentée à la prochaine séance de notre Conseil.

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

Du groupe socialiste par M. Patrice Neuenschwander (déposée le 29 août 2023) intitulée « Solidarité vis-à-vis de La Chaux-de-Fonds »

Le Conseil communal peut-il renseigner le Conseil général sur la façon dont il a réagi après la tempête qui a frappé la Ville de La Chaux-de-Fonds le 24 juillet dernier ?

Quelles formes a pris la solidarité de la capitale cantonale avec la ville des Montagnes ?

Comment l'entraide de Neuchâtel vis-à-vis de La Chaux-de-Fonds s'est-elle manifestée dans les jours et semaines qui ont suivi la catastrophe ?

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

- En préambule à notre réponse, je souhaite encore une fois exprimer la solidarité des Autorités exécutives de la Commune de Neuchâtel vis-à-vis de nos collègues et de la population de La Chaux-de-Fonds.

En ce qui concerne la gestion des événements par nos services, voici leur déroulement :

- Une prise de contact immédiate – dans les minutes qui ont suivi l'événement – des services d'urgence avec le chef d'intervention de La Chaux-de-Fonds, pour lui assurer notre aide spontanée et urgente.
- Dès les premières heures, et jusqu'à aujourd'hui, échanges téléphoniques réguliers entre le vice-président du Conseil communal de la Ville de Neuchâtel et le président du Conseil communal de la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Contact du président du Conseil communal de la Ville de Neuchâtel avec le président de l'ACN, dans le cadre de l'annulation des festivités du 1^{er} août à La Chaux-de-Fonds.
- Invitation au président de la Ville de La Chaux-de-Fonds à s'exprimer lors de la fête à Neuchâtel.
- Contacts réguliers des Organes de conduite communaux, des commandants des pompiers, de la Protection civile, de la Sécurité publique et des ambulances, des chefs de service de la Voirie, des Parcs et promenades et de la Gérance, des services de la Culture et de la Cohésion sociale, pour déterminer les moyens à mettre à disposition en fonction des besoins de l'intervention.

En chiffres :

- Au niveau du Service de la protection et de la sécurité, ce sont 700 heures de travail qui ont été effectuées dans le cadre de la région de défense incendie du Littoral, avec :
 - l'engagement de pompiers volontaires, le 24 juillet 2023, pour 36 heures par homme ;
 - l'engagement des sapeurs-pompiers professionnels, du 27.07.2023 au 15.08.2023, pour un total de 664 heures de travail effectuées ;
 - l'engagement de la Protection civile, pour deux professionnels à raison de 150 heures, et 200 jours/homme sur 16 journées pour les appelés de la Protection civile ;
 - la mise à disposition d'un local de la Protection civile situé à Neuchâtel pour les costumiers du TPR, dont les objets étaient stockés dans un bâtiment fortement touché et gravement endommagé par les intempéries. Cette mise à disposition fait suite au contact des services de la Culture et de la Cohésion sociale, qui ont trouvé et mis à disposition le local.
- Au niveau de la Sécurité publique : 192 heures effectuées par 24 agents, à raison de 8 heures par jour pendant 6 jours.
- Au niveau du Service de l'environnement, des parcs, forêts et domaines : l'Office des parcs et promenades a effectué 250 heures de travail, par le biais de 6 arboristes grimpeurs et horticulteurs-paysagistes.
- Au Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie : les collaborateurs de l'Office de la voirie ont effectué 162 heures.
- Au Service de la gérance et du logement : un collaborateur a été engagé pour 40 heures de travail.

Au total, ce sont 1'494 heures qui ont été fournies par les services de la Ville de Neuchâtel et plus de 200 jours – c'est-à-dire environ 1'600 heures – par les astreints de la Protection civile. Voilà pour ce qui concerne l'engagement de collaborateurs de la Ville de Neuchâtel.

23-103

Nominations au Conseil intercommunal du Syndicat intercommunal de l'éorén – 2 suppléant-e-s

La présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, déclare :

- Suite aux modifications apportées au règlement du Conseil intercommunal de l'éorén, nous devons procéder à la nomination de deux membres suppléants. Ces suppléants pourront remplacer n'importe quel membre parmi les 10 représentants de la Ville de Neuchâtel au sein du Conseil intercommunal, indépendamment de leur appartenance à l'un ou l'autre groupe politique. Cela permettra notamment à notre délégation d'être plus souvent au complet.

Nous sommes en présence de deux candidatures pour les deux postes de suppléants au Conseil intercommunal de l'éorén : **Mme Julie Courcier Delafontaine (SOC)** et **M. Nicolas Forster (PVL)**.

J'aimerais remercier tous les groupes qui ont pu se mettre d'accord pour ne présenter que deux candidats et éviter ainsi des élections compliquées.

Selon l'art. 80 de notre règlement, si le nombre de candidats ne dépasse pas celui des membres à élire, les candidats sont déclarés **élus tacitement**.



RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LA DONATION D'UN CONTENEUR DE DIGUE MOBILE AE DE MOBILIERE SUISSE SOCIETE D'ASSURANCES SA A LA VILLE DE NEUCHATEL

(Du 9 août 2023)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs

Par le présent rapport, notre Conseil souhaite soumettre à votre approbation la donation d'un conteneur de digue mobile AE par la Mobilière Suisse Société d'assurances SA à la Ville de Neuchâtel.

1. La Mobilière Suisse Société d'assurances SA

Fondée en 1826 à Berne, la Mobilière est la plus ancienne société d'assurances privée de notre pays.

Suite aux fortes pluies de 2005 dans cinq cantons de Suisse centrale ayant engendré 3 milliards de francs de dommages matériels, dont environ 500 millions à la charge de la Mobilière, la société d'assurance a décidé de réagir par diverses mesures de prévention dont un soutien à la recherche sur les dangers naturels ainsi que des projets de protection contre les inondations dans toute la Suisse.

Depuis 2005, des moyens substantiels issus du fonds d'excédents de la coopérative sont investis chaque année dans plusieurs domaines d'intervention :

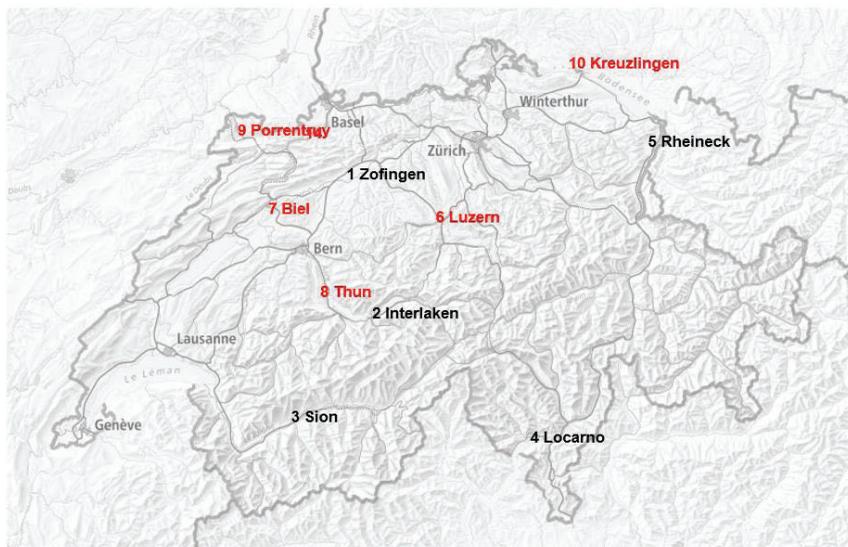


Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

- Projets de prévention locaux
- Mise en place d'un système d'information géographique (MobiGIS) avec les données de base correspondantes
- Engagement dans la recherche sur les dangers naturels (avec un accent sur les inondations / la grêle) à l'Université de Berne.
- Chaire Mobilière pour la recherche sur l'impact climatique dans l'espace alpin
- Lab Mobilière pour les risques naturels

Depuis 2006, la Mobilière soutient des projets de prévention en matière de construction. Jusqu'à présent, 162 projets ont été soutenus principalement dans les domaines des laves torrentielles, des avalanches, des chutes de pierre et du ruissellement de surface. Environ 43 millions de francs de subventions ont été accordés sur tout le territoire suisse.

Depuis 2019, La Mobilière a équipé dix centres de renfort régionaux de systèmes mobiles modernes de protection contre les inondations (400 m de long / 'all inclusive'), d'un prix d'environ 450'000 francs par conteneur. Le schéma ci-dessous montre les villes équipées lors de la première tranche (2019 en noir) et la seconde tranche (2022 en rouge).



Pour 2023, la troisième tranche prévoit l'attribution de 5 conteneurs de digues mobiles aux corps de sapeurs-pompiers dans des hotspots d'inondation d'Aarau, Brig, Burgdorf, Lugano et Neuchâtel.

2. La donation – conteneur de digue mobile AE

Le système de digue mobile de dernière génération offert à la Ville de Neuchâtel est un outil de prévention des dommages en cas d'inondation disposant des caractéristiques et avantages suivants :

- 400 mètres d'éléments de digue et tous les accessoires dans un conteneur
- Transport facile avec un camion interchangeable (porteur de berce dont la RDIL est déjà équipée pour d'autres usages)
- Mise en œuvre rapide et précise
- Déroulement facile grâce aux roues d'enrouleur
- Le filet de protection et la bâche d'étanchéité protègent des dommages
- La bâche d'étanchéité protège la digue contre le flottement
- En raison de son poids de remplissage (eau), l'appareil ne flotte pas

En détail, le conteneur de digue mobile AE est composé comme suit :

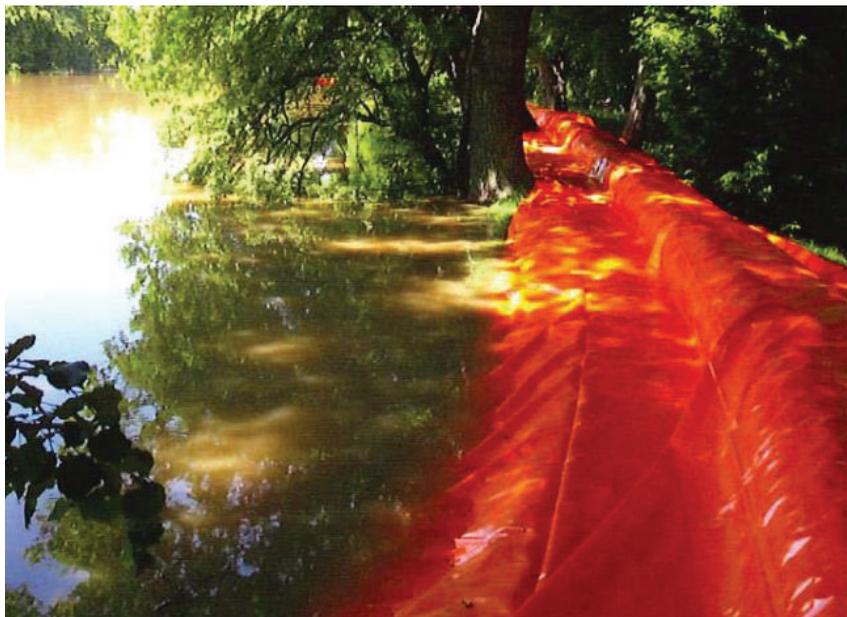
- Conteneur roulant de 6,9 m x 2,5 m x 2,5 m / poids 13 t env. (rouge arborant le logo de la Mobilière, du corps des sapeurs-pompiers et Aeschlimann SA)
- 12 éléments modulaires de digue mobile d'un diamètre de 60 cm et d'une longueur de 33 m chacun, composés de 2 boudins avec gaine en filet et bâche d'étanchéité
- Chaîne pour alourdir le flanc de la bâche du côté eau
- 2 angles de profilés étanches MD-Fix
- 4 vannes de fermeture
- 4 paires de clés d'accouplement Storz
- 1 set de pompage contenant 2 pompes et les tuyaux correspondants
- 1 paire de roues d'enrouleur
- 1 soufflerie
- 1 kit de réparation
- 4 plaques de protection pour la décharge du conteneur
- 20 sacs de protection pour les travaux de raccordement généraux
- Livraison jusqu'au magasin des sapeurs-pompiers
- Instruction et formation initiale de deux jours assurée sur place par les représentants de la société Aeschlimann Hochwasserschutz SA

Le procédé de mise en place est le suivant :

Les éléments isolants sont remplis d'air et facilement déplacés dans la position souhaitée. Les tuyaux sont ensuite remplis d'eau. L'eau est pompée d'un plan d'eau à proximité ou prélevée de la bouche d'incendie.

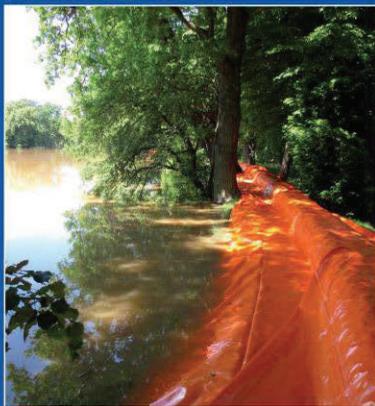
Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Les éléments isolants peuvent être reliés les uns aux autres à l'aide d'un système de collier. Cela crée un barrage de n'importe quelle longueur qui est parfaitement adapté aux conditions topographiques.



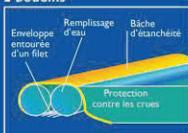
DIGUE MOBILE

PROTECTION FLEXIBLE CONTRE LES CRUES



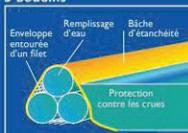
La digue mobile est une digue à boudins remplie d'eau. Ses modules peuvent être combinés entre eux à volonté. Le programme de livraison de la série comprend:

2 boudins



Diamètre: 45 cm
 Longueur: 10 m
 Hauteur de digue: env. 40 cm
 Poids vide: à partir de 50 kg
 Poids avec remplissage: env. 3.2 t

3 boudins



Diamètre: 150 cm
 Longueur: 10 m
 Hauteur de digue: env. 260 cm
 Poids vide: à partir de 280 kg
 Poids avec remplissage: env. 52 t



www.aeschlimannhochwasserschutz.ch

Aeschlimann Hochwasserschutz AG
 CH-4915 St. Urban
 CH-6390 Engelberg

Tél. +41 (0)62 768 70 00
 Fax +41 (0)62 768 70 05
 info@aeschlimannhochwasserschutz.ch



AESCHLIMANN
 Aeschlimann Hochwasserschutz AG

Foto: Dainig 2013



Une utilisation réussie de ces nouveaux systèmes a eu lieu lors des intempéries de 2021 aux endroits suivants :

- Unterseen : protection du hôtel / restaurant 'Neuhaus' et camping
- Bönigen : protection de l'hôtel 'Seiler au Lac' et des immeubles d'habitation situés derrière celui-ci
- Zofingue / Vordemwald / Reiden / Langnau : protection de bâtiments résidentiels et commerciaux menacés





3. Utilité d'une digue mobile pour la Ville de Neuchâtel

Un récent dossier de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) aboutit aux conclusions que les grandes crues risquent de devenir plus fréquentes¹ :

« Si la deuxième correction des eaux du Jura a sensiblement amélioré la protection contre les crues le long de l'Aar et des lacs du pied du Jura, d'autres inondations aux abords des lacs de Biemme, Neuchâtel et Morat ne sont pas à exclure à l'avenir. Leur étendue et leur fréquence pourraient même augmenter sous l'effet du réchauffement climatique ».

Les dangers liés à l'eau sont bien présents sur le littoral neuchâtelois, à l'image de la montée des eaux du lac en 2021 (illustrée ci-après par une photographie prise à Colombier.). Les inondations dans la région des trois lacs et le long de l'Aar ont alors occasionné des dégâts pour quelque 60 millions de francs, dont des dégâts aux bâtiments sur la rive nord du lac de Neuchâtel chiffrés à 0,9 million de francs par l'ECAP².

¹ Dossier d'information Crues des lacs du pied du Jura, 15.05.2023, disponible à la page : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/dangers-naturels/dossiers/regulation-lacs/hochwasser-jurandseen.html> (consulté le 18 juillet 2023).

² Au sud du lac de Neuchâtel, les dégâts aux bâtiments se sont élevés à 10 millions de francs.



Si une digue mobile a une utilité limitée dans le cadre d'une montée du lac pour protéger l'ensemble des rives, l'eau pouvant remonter au travers du sol en lien avec une montée de la nappe phréatique, elle peut par contre protéger un emplacement particulier.

Une digue mobile est d'une grande importance pour lutter contre le ruissellement en cas de pluie extrême. Suite notamment aux événements marquants ayant eu lieu dans la région ces dernières années, une analyse du ruissellement est actuellement menée au sein de la Ville en collaboration avec le canton. Les premiers résultats s'appuient sur des scénarios de densité de pluie exceptionnelles (du type des événements de Dombresson et Cressier). Il s'agit de mettre en évidence les secteurs à protéger et les mesures à mettre en œuvre. Dans ce contexte, la digue mobile est un outil pertinent dans la lutte contre les inondations liées aux pluies exceptionnelles et au ruissellement.

Rappelons que sur mandat du syndicat régional de la sécurité civile du littoral neuchâtelois, la Ville de Neuchâtel est en charge de la gestion de la Région de défense incendie du littoral (RDIL), active sur l'ensemble des communes du littoral.

Actuellement, les sapeurs-pompiers du littoral disposent des moyens suivants pour lutter contre les inondations :

- 4 pompes à boues
- 7 motopompes sur remorque
- 280 m de digue mobile 1^{er} génération type « Beaver »
- 17 unités mobiles pour inondations

En complément aux moyens actuels, le système de digue mobile AE contenant 400 m d'éléments de digue constitue un réel atout dans la lutte contre les inondations et étoffera les moyens de prévention et de réduction des dommages de façon conséquente, ce type de barrières permettant par exemple d'éviter des dégâts dus aux débordements des eaux à des endroits critiques.

4. Consultations

Le présent rapport a été soumis au SPS et à L'Etat-Major de la RDIL pour consultation. Ils ont préavisé favorablement l'acquisition du conteneur de digue mobile AE, la formation du personnel étant prévue avec la donation et le service disposant du véhicule permettant son utilisation.

Le présent rapport sera présenté à la commission du dicastère DTASFRH en date du 15 août 2023.

5. Impacts sur l'environnement, sur les finances et sur le personnel communal

Cette donation n'entraîne pas d'incidence significative sur le personnel communal avec pour seul impact des besoins de formation qui seront intégrés à la formation continue du personnel concerné sans supplément de coûts.

Au niveau de l'environnement, la digue mobile pourra permettre de réduire les impacts d'inondations et montées du lac et apportera un réel plus à la lutte contre les dangers naturels.

Enfin l'impact sur les finances se résume aux coûts d'entretien de l'installation qui sont absorbés dans le budget actuel.

6. Conclusion

Reconnaissant de pouvoir renforcer ses moyens de lutte contre les dangers naturels avec des systèmes adaptés et de dernière technologie par cette donation, notre Conseil remercie vivement la Mobilière. En vertu du cadre légal en vigueur qui définit votre Autorité comme compétente pour l'acceptation des dons, notre Conseil vous propose, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, d'accepter cette donation en prenant acte de ce rapport et en adoptant l'arrêté ci-après.

Neuchâtel, le 9 août 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Mauro Moruzzi

Daniel Veuve

Projet

**ARRETE CONCERNANT LA DONATION DE LA MOBILIERE SUISSE
SOCIETE D'ASSURANCES SA A LA VILLE DE NEUCHATEL**

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier

Le Conseil communal est autorisé à accepter la donation d'un « conteneur de système de digue mobile AE » de la part de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA.

Art. 2

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

23-017

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la donation d'un conteneur de digue mobile AE de Mobilière Suisse Société d'assurances SA à la Ville de Neuchâtel

M. Romain Brunner, rapporteur de la Commission du développement technologique, de l'agglomération, de la sécurité et des ressources humaines, déclare :

- La Commission DTASRH n'a que peu discuté du rapport n° 23-017. En effet, tous les membres étaient d'accord sur l'utilité d'une digue mobile dans le cadre de l'augmentation des événements extrêmes que nous vivons actuellement. La commission a remercié la Mobilière pour ce don, accompagné de trois conditions :

- le logo de la Mobilière doit figurer sur le container,
- Neuchâtel doit être mentionnée sur le site de la Mobilière comme étant équipée de systèmes mobiles de protection contre les inondations,
- Neuchâtel doit informer la Mobilière en cas d'utilisation, et la Mobilière est autorisée à communiquer à ce sujet.

La commission a donc accepté le rapport à l'unanimité.

M. Pierre-Yves Jeannin, porte-parole du groupe vert libéral, déclare :

- Ce n'est peut-être pas en ville de Neuchâtel que les dangers d'inondation sont les plus importants. En effet, en raison de la pente et de la quasi absence de ruisseaux, nous sommes en bonne partie à l'abri d'inondations majeures.

Par contre, certaines communes voisines traversées par des cours d'eau, généralement modestes, sont nettement plus exposées lors

d'événements exceptionnels, comme l'ont montré les événements de Dombresson et de Cressier. Une situation analogue n'est d'ailleurs pas exclue sur certaines parties de notre territoire communal. Nous saluons donc ici la stratégie de la Mobilière Assurance, qui investit dans la prévention.

Paradoxalement, ce don ne devrait pas faire de vrais heureux, dans la mesure où, moins on l'utilisera, mieux cela vaudra. Cependant, il devrait largement contribuer à limiter les traumatismes liés aux inondations. J'en parle en connaissance de cause : en effet, la maison familiale de mes parents avait été inondée à l'époque où j'y habitais encore, et ma sœur a été victime très directe des inondations de Dombresson.

Espérons que le temps de déploiement de cette digue pourra être suffisamment court pour pouvoir faire face à des événements pluvieux exceptionnellement intenses, tels qu'on les a connus à Dombresson ou à Cressier.

La formation des pompiers et la mise au point de systèmes d'alarme efficaces seront les prochains défis à relever pour vraiment parvenir à diminuer les dégâts.

Quoi qu'il en soit, c'est un pas important qui est franchi ici avec le don de cette digue. Notre groupe acceptera donc le rapport et l'arrêté, en remerciant la Mobilière Assurance de cette initiative.

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

- J'ai beaucoup apprécié votre introduction, Madame la Présidente, lorsque vous avez dit qu'il faut limiter le temps de parole. J'en ai à peu près pour 40 secondes, pour vous dire que, bien évidemment, le groupe PLR ne peut que se réjouir de la donation de ce container de digue mobile et remercie la généreuse donatrice.

Vous l'aurez compris, le groupe PLR acceptera à l'unanimité la donation en question, tout en espérant – comme l'a dit tout à l'heure mon préopinant – que nous n'aurons pas à en faire usage, même si nous lisons dans le rapport que les grandes crues risquent de devenir plus fréquentes. On se souvient d'ailleurs, à Neuchâtel, des crues de 2021, qui avaient notamment bloqué l'accès au port.

Une seule question m'interpelle aujourd'hui : nous avons bien compris que la généreuse donatrice profite de se faire un petit peu de publicité en imposant son logo. Les photos qui se trouvent dans le rapport mentionnent la généreuse donatrice en allemand : est-il prévu que le container offert à une ville romande comprenne une publicité en français ? Sinon, je demanderai à mon groupe de changer notre slogan, qui deviendra : « Le PLR *engagiert sich in unser Region* ». [Ndlr : *ires de l'assemblée*]

Mme Isabelle Mellana Tschoumy, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Je serai extrêmement brève : notre groupe a examiné ce rapport et, bien évidemment, prend acte de cette donation. Il vaut mieux prévenir que guérir, c'est bien connu, cela coûte surtout beaucoup moins cher, même si ces containers valent CHF 450'000.-.

Même remarque que mon préopinant au sujet de l'inscription en allemand sur le container, avec une remarque supplémentaire : à notre avis, il conviendrait peut-être de mettre *la Mobilière* en plus petit et *Ville de Neuchâtel* en plus grand.

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

- Le groupe VertsPopSol a pris connaissance avec intérêt du rapport n° 23-017. Notre groupe s'accorde sur l'utilité de ce genre de dispositif. Nous avons cependant deux questions à ce sujet :

- Outre le présent don, quels sont les liens économiques entre la Ville et la Mobilière : existe-t-il d'autres contrats ou tractations qui pourraient être influencés par ce don ?
- En ce qui concerne la formation sur le matériel, quel est son coût et qui l'offre : la société Aeschlimann ou la Mobilière ?

Notre groupe regrette surtout, qu'une fois de plus, lorsque l'on parle du dérèglement climatique et de ses conséquences, on s'obstine à traiter les symptômes plutôt que les causes.

Ainsi, plutôt que de faire de la prévention des dégâts climatiques, nous recommandons de prendre des mesures concrètes pour limiter la destruction de notre environnement, dont les conséquences apparaissent de manière plus claire à chaque nouvel événement extrême. Néanmoins, le groupe VertsPopSol acceptera le rapport à l'unanimité.

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

- Je vous remercie de l'accueil réservé à cette donation. Bien entendu, nous ferons en sorte que les inscriptions soient en français.

En ce qui concerne les questions : il n'y a pas de lien particulier ou différent entre la Ville de Neuchâtel et la Mobilière par rapport à d'autres assurances. Tous les contrats et toutes les demandes qu'a la Ville sont gérés selon le règlement sur les marchés publics et avec la volonté, si possible, de travailler avec les agences locales. Le Conseil communal est attentif au respect des procédures, de l'équité et de l'égalité de traitement.

Concernant le coût de la formation, comme mentionné en page 3 du rapport, la formation initiale de deux jours est prise en charge par la Mobilière dans le cadre de la donation. Ensuite, elle se fera dans le cadre standard de la formation des pompiers, sachant qu'ils ont déjà un container d'une génération précédente et qu'ils doivent de toute façon se former sur ce type de barrage anti-inondations.

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

Soumis au vote, **l'arrêté** concernant la donation de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA à la Ville de Neuchâtel est **accepté à l'unanimité**.

Discussion en second débat. Les articles premier et 2 de l'arrêté ci-après étant adoptés, celui-ci est voté par 40 voix, contre 0 et 0 abstention.

ARRÊTÉ

CONCERNANT LA DONATION DE LA MOBILIÈRE SUISSE SOCIÉTÉ D'ASSURANCES SA À LA VILLE DE NEUCHÂTEL

(Du 4 septembre 2023)

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

arrête:

Article premier

Le Conseil communal est autorisé à accepter la donation d'un « conteneur de système de digue mobile AE » de la part de la Mobilière Suisse Société d'assurances SA.

Art. 2

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

Neuchâtel, le 4 septembre 2023

AU NOM DU CONSEIL GENERAL:

La présidente,

Le secrétaire,

Johanna Lott Fischer

Yves-Alain Meister



RAPPORT D'INFORMATION DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LA STRATEGIE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT ET LES REPONSES AUX MOTIONS N°325, 329, 330, 333, 335 DE L'ANCIENNE COMMUNE DE NEUCHATEL ET LA MOTION SANS NUMERO DES VERTS DE L'ANCIENNE COMMUNE DE CORCELLES-CORMONDRECHE

(Du 28 juin 2023)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Ce rapport présente la stratégie de mobilité et de stationnement de la nouvelle commune de Neuchâtel. Il définit un cadre précis pour répondre à quatre enjeux fondamentaux en matière de mobilité dans l'espace urbain : l'accessibilité, la santé et la qualité de vie, la gestion de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la sécurité.

1. Introduction

La présente stratégie de mobilité et stationnement se veut centrée sur une transition réaliste et progressive permettant de faciliter l'intégration et l'acceptation du changement en cours et qu'il s'agit d'accompagner. Elle traduit la volonté des anciennes communes fusionnées de déployer des alternatives de mobilité en matière de déplacements effectués sur, vers et depuis le territoire de notre commune et en pose le cadre.



Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

La combinaison d'un réseau de transports publics et de mobilité douce attractif avec une urbanisation dense constitue la clé de voute d'une transformation notable de la mobilité. Elle enclenche un cycle positif entraînant un trafic plus fluide, des espaces publics plus agréables et paisibles, une mobilité plus sûre et moins bruyante qui encourage l'activité physique tout en contribuant à amoindrir les émissions de gaz à effet de serre. Ce postulat est à la base de la stratégie voulue par notre Conseil. Elle prend en considération les caractéristiques, les ressources et les atouts uniques de notre commune. Adoptant une vision holistique, elle intègre une planification cohérente, la priorisation des transports durables, l'accessibilité, l'équité, la gestion de la demande, l'usage de technologies et équipements appropriés, l'implication des différentes parties prenantes et une supervision rigoureuse, dans l'objectif de déployer des solutions de mobilité personnalisées, efficaces et durables.

Le présent document établit les lignes directrices qui seront déclinées dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan d'aménagement local (PAL). Selon le calendrier prévisionnel, le Plan et le Règlement d'aménagement devraient être soumis à votre Autorité en 2024. À cet égard, le présent rapport expose à titre d'information préliminaire les principes du Plan directeur de la mobilité, de compétence de notre Conseil, qui constitue une des politiques sectorielles traitées en parallèle au Projet de territoire en cours de finalisation. Le Plan directeur de mobilité, en plus d'inscrire dans l'espace les principes de la politique de mobilité communale, arrêtera des objectifs chiffrés et échelonnés dans le temps, ainsi que des indicateurs permettant de vérifier leur atteinte.

Pour la partie concernant le stationnement, le rapport vise à présenter d'une part les mesures qui accompagneront à l'échelle de notre commune la dynamique générale du transfert modal, et, d'autre part, celles qui viseront plus précisément l'accompagnement de la diminution programmée de l'offre en stationnement décidée par votre Autorité dans la zone du centre-ville, avec la fermeture du parking des Jeunes-Rives au 1^{er} janvier 2025 (300 places). Dans un contexte où le Canton procèdera de son côté, dans la même temporalité, à la fermeture du parking de Panespo (196 places), le changement dans les habitudes de stationnement des automobilistes, principalement des pendulaires, ne pourra se résoudre à l'échelle de notre seule commune puisque les leviers d'actions se situent également à l'échelle de l'agglomération et du canton (politique en matière de transports publics et de parkings d'échange P+R notamment).

Elle s'inscrit dans une approche coordonnée en adéquation avec le plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC), le plan directeur cantonal des transports publics et la stratégie cantonale P+R.

Cette dernière fait partie intégrante de la politique d'agglomération cantonale visant l'ensemble des personnes qui viennent participer à la vie et au dynamisme de notre commune. Les mesures permettant d'accompagner la transition seront déployées progressivement, tant au niveau des secteurs qu'au niveau de la temporalité et tiendront compte de la nécessité d'usage de véhicules automobiles dans certaines situations spécifiques, conformément à l'objectif d'accessibilité préconisé.

Enfin, les approches stratégiques présentées dans le présent rapport prennent en compte les travaux antérieurs propres à chacune des anciennes communes, dans le cadre des processus initiés avant la fusion.

Ce rapport répond ainsi aux motions n°325, 329, 330, 333 et 335 du Conseil général de l'ancienne Ville de Neuchâtel, et à la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche, qui expriment certaines attentes assez précises, et sur lesquelles notre Conseil se positionne dans les chapitres dédiés.

2. Enjeux et objectifs fondamentaux

La Ville bouge, nos modes de vie et nos habitudes évoluent. Les grands défis sociétaux auxquels nous sommes confrontés impactent notre manière d'appréhender notre quotidien et notre fonctionnement dans le monde de demain.

En matière de mobilité, partout en Suisse, les centres urbains sont appelés à poursuivre leur mue pour faire face aux défis d'aujourd'hui et du futur. Le thème de la mobilité et des multiples défis qui en découlent alimente plus que jamais la réflexion contemporaine.

Les enjeux de la mobilité et du stationnement urbains sont multiples et interconnectés. Ils ont un impact significatif sur la qualité de vie, l'économie, l'environnement, le climat et la santé publique dans les zones urbaines.

La gestion du trafic routier est au cœur de ces enjeux et c'est au travers de développements d'infrastructures et d'offres de transports multimodaux, dans une approche intégrée, que des solutions pérennes et évolutives pourront répondre aux besoins de notre société.

Par la présente stratégie de mobilité et stationnement, nos intentions sont d'apporter des réponses aux quatre enjeux majeurs suivants :

- **Accessibilité**: garantir une accessibilité adéquate à l'ensemble du territoire bâti pour tous les modes de transport, en priorisant les transports publics et la mobilité douce, et en tenant compte des

besoins des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

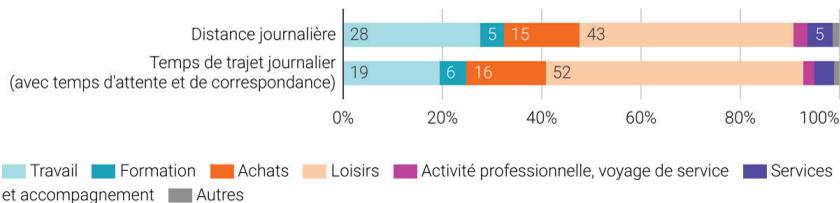
- **Qualité de vie et santé**: réduire les nuisances générées par les transports et les déplacements (occupation de l'espace public, bruit, pollution de l'air et de l'eau, îlots de chaleur) en favorisant la végétalisation de l'espace public afin de permettre d'autres usages en lien avec les activités riveraines.
- **Énergie et gaz à effet de serre (GES)**: respecter les engagements pris aux niveaux fédéral, cantonal et communal en termes de consommation d'énergie et d'émissions de CO₂.
- **Sécurité**: améliorer la sécurité pour toutes les usagères et tous les usagers, en particulier les plus vulnérables.

2.1 Contexte de la mobilité en Suisse

Selon l'OFS et l'ARE (Microrecensement mobilité et transports (MRMT), 2023), en 2021, en Suisse, la moyenne quotidienne de déplacements par personne résidant sur le territoire national était de 30,0 km. Cela représente une baisse de 19% par rapport à 2015, année du dernier relevé, où la distance parcourue était de 36,8 km en moyenne. Cette diminution est directement attribuable à l'impact de la pandémie de Covid-19. De même, la durée quotidienne des déplacements a également diminué, passant de 90,4 minutes en 2015 à 80,2 minutes en 2021.

En 2021, la majorité des déplacements à l'intérieur du pays étaient effectués en voiture, représentant plus de deux tiers (69%) de la distance totale parcourue quotidiennement. Les transports publics ont été utilisés pour environ un cinquième (20%) de ces déplacements. Les déplacements à pied et à vélo ne représentaient que 9% de la distance totale, mais constituaient 47% du temps de trajet quotidien.

En termes de motifs de déplacement, les loisirs étaient la principale raison en 2021, représentant 43% de la distance totale parcourue quotidiennement en Suisse. Le travail représentait 28% de ces déplacements, tandis que les achats représentaient 15%. Cependant, si l'on considère uniquement les jours de la semaine du lundi au vendredi, les déplacements liés au travail étaient plus importants que ceux liés aux loisirs, représentant respectivement 36% et 31% de la distance totale parcourue.



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

Figure 1 – Importance des motifs de déplacement en 2021 ; Part en Suisse

Ces données mettent en lumière un paradoxe frappant: en dépit de la diminution de la distance parcourue et du temps de déplacement depuis 2015, la majorité des trajets suisses se fait encore en voiture, malgré son impact environnemental. De plus, bien que les modes doux, tels que la marche et le vélo, représentent une part significative du temps de déplacement, ils semblent sous-utilisés selon la distance parcourue.

Néanmoins, il convient de contextualiser ces chiffres à l'échelle d'une zone urbaine, où la mobilité piétonne et cyclable présente une image différente. En milieu urbain, les distances sont généralement plus courtes, les transports publics plus accessibles et les infrastructures pour les piétonne-s et les cyclistes plus développées. De ce fait, la part des déplacements à pied et à vélo y est généralement plus importante que dans les statistiques nationales. Ainsi, même si les déplacements à pied et à vélo ne représentent que 9% de la distance totale parcourue à l'échelle nationale, ce chiffre pourrait être considérablement plus élevé en milieu urbain. De plus, la part conséquente de la mobilité active (piétonne et cyclable) dans le temps de trajet quotidien (47%) souligne le rôle central de ces modes de transport dans le quotidien en zone urbaine.

Face à ces observations, l'importance de la transition vers le transport multimodal est indéniable. En plus de ses avantages environnementaux, cette évolution pourrait stimuler la santé publique, améliorer la qualité de l'air et optimiser l'utilisation de l'espace public, créant des villes plus agréables.

Les chiffres de 2021, bien qu'ils indiquent une réduction des déplacements, soulignent l'impératif d'exploiter cette tendance pour réaliser une transition structurelle vers une mobilité durable. Le potentiel des modes de transport existants en Suisse est un atout précieux à valoriser. Il est donc urgent de promouvoir des politiques multimodales et une culture de mobilité durable pour construire une Suisse où l'humain et l'environnement sont au cœur des préoccupations en matière de mobilité.

La vision des anciennes communes fusionnées, transcrite dans le livre blanc à la base de la création de notre nouvelle commune, fait écho à ce postulat et s'inscrit pleinement dans cette vision.

2.2 Vision directrice

Notre Conseil souhaite accompagner la transition vers une mobilité durable, en fixant des objectifs clairs et réalistes, et en privilégiant une approche concertée. La vision proposée est celle d'une mobilité multimodale et décarbonée autant que possible, qui devra être en place à l'horizon 2040, selon l'échéance fixée au niveau cantonal dans le cadre du Plan climat. Cette perspective temporelle correspond à celle du Plan d'aménagement local (PAL) actuellement en préparation et qui devrait être soumis à votre Autorité en 2024. La stratégie de mobilité et en particulier celle relative au stationnement déclinée dans le présent rapport, est intrinsèquement liée; elle doit aussi répondre aux enjeux de mobilité correspondant aux objectifs fixés dans le PAL qui prévoit une croissance de 6000 habitant-e-s et de 5000 emplois à l'horizon 2040 en utilisant le potentiel des zones à bâtir existantes. Le développement cohérent et ciblé du territoire se concentrera donc sur les secteurs propices à la densification. Ces secteurs sont d'ores et déjà équipés et accessibles par différents types de transports qui devront évoluer de concert tout en tenant compte des objectifs de mobilité durable.

2.2.1 Accompagner le changement

Au vu de la rapidité avec laquelle les technologies se sont développées et de l'accélération des défis auxquels notre société est confrontée, en particulier dans les domaines climatique et énergétique, les habitudes évoluent. Elles le font parfois progressivement, ou parfois par à coup, et souvent en raison d'autres paramètres que les politiques de mobilité au sens strict: par exemple, en conséquence des mesures de restriction des déplacements impactant les transports publics lors de la pandémie de coronavirus, l'explosion soudaine de la vente de vélos a représenté une avancée réjouissante du transfert modal.

À l'inverse, l'engouement retrouvé pour les voyages en avion dès la crise passée a, quant à lui, été un signal plutôt négatif en termes de progression vers la neutralité carbone attendue dans le domaine du transport aérien. Le refus en votation populaire de la loi CO₂, en juin 2021, montre bien que le changement doit être dosé soigneusement et accompagné, plutôt que forcé. La récente acceptation de la Loi Climat confirme cette observation. Il n'en demeure pas moins indispensable que notre Commune fournisse les efforts qui sont attendus d'elle pour y contribuer, ce d'autant que l'échéance d'atteinte des objectifs climatiques au niveau cantonal a tout

récemment été fixée par le Grand Conseil à 2040, soit dans une quinzaine d'années.

À ce titre, rappelons que l'offre contribue souvent à susciter la demande, un principe économique qui trouve une illustration pertinente dans le contexte de la mobilité urbaine, notamment en ce qui concerne le stationnement en surface sur le domaine public. Prenons l'exemple actuel de notre commune qui offre de nombreuses places de stationnement en surface. Cette offre abondante incite habitant-e-s et visiteur-euse-s à privilégier l'utilisation de la voiture, créant ainsi une demande qui n'existerait probablement pas si l'offre était moins généreuse.

Comme le disait si bien Steve Jobs, *"Les gens ne savent pas ce qu'ils veulent avant que vous ne le leur montriez"*. En concevant des produits innovants, Jobs a créé une offre qui a non seulement répondu à une demande, mais qui l'a aussi largement stimulée.

Transposé à la mobilité urbaine, ce principe suggère qu'une réduction de l'offre de stationnement en surface, associée à un renforcement et une diversification de l'offre en mobilité douce, services de covoiturage efficaces et transports en commun fiables, pourrait favoriser une demande pour des modes de transport plus durables. En créant l'offre, nous pouvons ainsi stimuler la demande pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de notre qualité de vie.

2.2.2 S'adapter aux nouvelles offres régionales

Les plans directeurs sectoriels, tel celui concernant la mobilité, sont des outils d'autocontrôle des Autorités communales et posent géographiquement les conditions-cadres nécessaires au développement des politiques publiques. Ils relèvent de la compétence de l'exécutif. Dans ce contexte, le Plan directeur de la mobilité traduira les principes exposés dans le présent rapport en mesures concrètes prenant en compte les projets de mobilité cantonaux et fédéraux en cours.

Ces projets, dont certains d'envergure considérable, auront sur notre territoire de capitale cantonale un impact significatif en faveur d'un report modal vers les transports publics: il s'agit en particulier de l'augmentation des cadences du train régional entre La Grande Béroche et Neuchâtel (horizon 2026), de la ligne directe vers La Chaux-de-Fonds (horizon 2035), ainsi que de la mise en œuvre de la stratégie cantonale des parkings d'échange (P+R). À l'inverse, si certaines mesures préventives ne sont pas initiées à temps, les contournements prévus des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds pourraient causer un accroissement du trafic individuel motorisé, pendulaire ou de transit, sur les axes routiers traversant notre commune.

Une politique de mobilité est donc nécessairement coordonnée avec le développement territorial. Au niveau cantonal, le projet «Neuchâtel Mobilité 2030» vise «*le rassemblement des régions et des agglomérations du canton tout en concrétisant la complémentarité des modes de transports*». À l'échelle de la Commune, des quartiers de qualité bien desservis jouent un rôle clé pour la domiciliation des personnes et des entreprises. La connexion des réseaux piétons, cyclistes, de transports publics et de véhicules motorisés, et l'accessibilité aux pôles d'activités économiques et sociales¹ sont indispensables à l'attractivité de la ville, tout comme l'est une répartition équilibrée de l'espace public entre les différents types de mobilité, d'une part, mais aussi entre les infrastructures de mobilité et les aménagements qui n'y sont pas liés (espaces de délasserment piétons, de loisirs, de sport, parcs végétalisés, arborisation, etc.), d'autre part.

Au-delà des projets inscrits dans le cadre de la planification «Mobilité 2030», des projets d'infrastructures sont envisagés à l'horizon 2045, voire ultérieurement. Toutefois, leur réalisation reste très incertaine puisque tant la planification que leur portage financier restent à définir. Il s'agit en particulier des haltes ferroviaires de Vauseyon et de Monruz qui sont inscrites dans le Projet de territoire, du prolongement du Littorail (il pourrait être concrétisé sous une autre forme que le train actuel) ainsi que du contournement routier de Peseux, (ou d'une éventuelle autre mesure visant à dévier le trafic de transit du centre de Peseux).

Sans pour autant les négliger, il reste prématuré de prendre en considération ces projets dans le cadre de la présente stratégie, qui se concentre sur la période comprise jusqu'à 2040.

2.2.3 Valoriser les atouts de notre territoire

La stratégie de mobilité et stationnement se doit d'intégrer les défis majeurs auxquels les collectivités publiques sont confrontées: accessibilité aux pôles économiques et aux centralités, sécurité des usagers et usagers (en priorisant les plus vulnérables), qualité des espaces et de leurs aménagements, diminution des nuisances sonores et des émissions de CO₂, amélioration de la qualité de l'air, optimisation des besoins énergétiques, perméabilisation des sols et réduction des îlots de chaleur. Elle doit également tenir compte des besoins des populations particulières, à savoir notamment les enfants, les personnes à mobilité réduite ou encore les personnes âgées, le nombre de ces dernières allant augmenter sensiblement dans les années à venir, sans oublier les personnes souffrant de handicap.

¹ Dans les activités dites sociales sont également englobés les loisirs ainsi que les activités sportives et de délasserment

Pour affronter ces défis, notre commune dispose d'atouts considérables en termes territoriaux ou de politiques existantes, qui pourront jouer un rôle déterminant dans la réussite de la transition vers une mobilité durable.

L'infrastructure routière sur l'ensemble du territoire communal, réalisée de longue date, ne nécessite pas de redimensionnement pour accueillir le développement des activités actuelles et futures. Son entretien est rigoureusement suivi et sa qualité actuelle répond aux standards «bons»².

Les tunnels sous la cité permettent de canaliser le trafic de transit, tout en garantissant l'accès aux quartiers Nord, Est et Ouest, ainsi qu'au centre-ville, par des sorties spécifiques très rapprochées. Ce principe est inscrit dans le Projet d'agglomération et est un élément clé autour duquel s'articule la stratégie de mobilité et de stationnement.

Une étude portée par la commune, visant à analyser les conditions-cadres nécessaires au report du trafic de transit sur les axes structurants, et en particulier l'autoroute, est en cours. Les résultats finaux seront intégrés dans le Projet de territoire. Toutes les informations et observations faites tendent à démontrer que les mesures de la présente stratégie permettront de réduire le trafic individuel motorisé en surface au profit de modes de transport alternatifs plus efficaces et attractifs. Le report de tout le trafic de transit dans les tunnels se fera graduellement à l'horizon 2040. La modération des vitesses en surface dans un premier temps permettra d'inciter au report d'une partie du trafic de transit sur les axes structurants.

Le centre-ville, les bourgs et les différentes centralités constituent des pôles compacts, pour la plupart situés le long de l'armature ferroviaire et du réseau de bus traversant la ville de bout en bout, et bien connectés avec des quartiers mixtes existants ou en construction. Ils permettent de favoriser le développement des réseaux de transports publics performants et de mobilité douce qui est d'ores et déjà au cœur des politiques d'aménagement régionales et communales³.

Les prestations et équipements de la Commune en faveur d'une mobilité individuelle motorisée sont adaptés aux besoins contemporains.

² Cf. Rapports 22-004 et 23-006 concernant les demandes de crédits relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public.

³ Cf. Rapport 22-021 du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat 184 «Pour une meilleure priorisation des projets urbanistiques et une véritable concrétisation des investissements».

Elle dispose aujourd'hui notamment de 5 stations de recharge pour scooters et motos électriques; 20 stations de recharge pour voitures électriques, 12 emplacements de véhicules partagés «Mobility» avec une flotte de 26 véhicules, dont 6 électriques mis à disposition du public.

Ce type de prestation est appelé à se développer dans un avenir proche. La planification et le développement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques sont menés de concert par la Confédération, les Cantons et les Communes. Dans le canton de Neuchâtel, le Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie (RELCEn) impose aux privés de pré-équiper les nouvelles places de stationnement, permettant ainsi d'élargir l'offre existante. La commune fait sa part en équipant des places sur domaine public lors des travaux de réaménagements routiers. Une cinquantaine de bornes électriques sont planifiées pour les deux prochaines années sur notre territoire communal, en collaboration avec Viteos et le Groupe E.

Par ailleurs, la Ville s'engage très concrètement pour améliorer et garantir l'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite. La mise en conformité du plus grand nombre possible d'arrêts de transports publics, le développement des zones de rencontre exemptes d'obstacle de franchissement, comme les trottoirs, le stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite, le marquage de lignes podotactiles pour l'orientation des personnes malvoyantes ou encore l'accès facilité aux espaces publics (ouverture de plain-pied dans le mur du jardin du Palais DuPeyrou, par exemple), traduisent cette volonté sur le terrain. Elle sera poursuivie.

2.2.4 Répondre à quatre enjeux majeurs

La présente stratégie de mobilité fixe, à l'échelle de la nouvelle commune, le cadre qui permettra de répondre aux quatre enjeux principaux priorisés par notre Conseil dans le contexte actuel et posés dès la préétude du Projet de territoire, structurant le prochain PAL.

Le tableau ci-dessous reprend les enjeux en question, en leur mettant en regard les réponses politiques privilégiées. Ces réponses résultent du cadre des engagements et réglementations supérieures, traduites dans les réalités territoriale et infrastructurelle de notre commune (chapitre 2), ainsi que des lignes directrices élaborées par les exécutifs des quatre anciennes communes en vue de la révision de leur Plan d'aménagement local respectif (chapitre 2.3.2) et celles de la préétude réalisée en préparation du Projet de territoire.

ENJEUX	RÉPONSES
<p>Accessibilité</p> <p><i>Assurer une accessibilité adéquate à l'ensemble du territoire bâti pour tous les modes de transport</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir des alternatives attractives en facilitant la multimodalité avec une desserte adéquate en transports publics, également profitables aux pendulaires • Densifier les liaisons Nord-Sud en transports publics et en mobilité douce de manière à améliorer les liens entre les quartiers • Prendre en compte les besoins des groupes de populations spécifiques tels que les enfants et les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap • Prendre en compte les spécificités des différents types de mobilité pour pouvoir garantir une accessibilité la plus inclusive et égalitaire possible
<p>Qualité de vie et santé</p> <p><i>Réduire les nuisances générées par les transports (occupation de l'espace public, îlots de chaleur, bruit⁴, pollution de l'air et des eaux)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les mobilités actives contribuant à améliorer la santé publique • Réglementer les flux de transports logistiques pour diminuer les passages • Favoriser l'usage des tunnels pour le transit local • Favoriser l'attractivité de l'espace public en renforçant la végétalisation, la mobilité douce et les opportunités d'interactions sociales tout en réduisant les îlots de chaleur • Réguler les intérêts d'usage des espaces de chaussée (détente, activités économiques et sociales, loisirs, sports, activités de délasserment...)
<p>Énergie et gaz à effet de serre (GES)</p> <p><i>Respecter les engagements fédéraux, cantonaux et communaux en matière de consommation d'énergie et d'émissions de GES</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des itinéraires directs, efficaces et fluides, en priorité pour les modes les moins gourmands en énergie et en espace • Favoriser les modes de transport les plus efficaces en termes énergétiques et d'émission de GES • Améliorer la desserte en transport public des secteurs moyennement ou faiblement desservis • Accompagner l'électrification des véhicules à moteur thermique et rester ouvert aux évolutions technologiques en devenir
<p>Sécurité</p> <p><i>Améliorer la sécurité de toutes les usagères et tous les usagers, en particulier les plus vulnérables</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser les aménagements favorisant la protection des usagères et usagers selon leur vulnérabilité • Sensibiliser les usagers au respect des autres modes de déplacement (campagne de sensibilisation dès le plus jeune âge) • Prendre des mesures visant à réduire le nombre et la gravité des accidents

⁴ Les calculs de l'OFEV pour l'année 2019 estiment en outre que les coûts externes imputables au bruit s'élèvent à 2,8 milliards de francs, dont 80% sont dus à la circulation routière: l'exposition au bruit peut déboucher sur des maladies cardiaques et entraîner des états de fatigue chronique. En plus de porter atteinte à la santé des personnes concernées, les impacts du bruit, comme le manque de sommeil, baissent les performances et diminuent la productivité économique. Ils induisent en outre une perte de la valeur de l'immobilier.

- Diminuer le différentiel de vitesse entre les différents types de mobilité
-

Les différents modes de transports étant impactés à des degrés divers selon les réponses apportées aux enjeux ci-dessus, les orientations du Plan directeur de la mobilité seront récapitulées pour chaque mode, dans les pages du chapitre 5.

2.3 Bases légales et planifications supérieures

Les politiques de mobilité sont tributaires des dispositions légales relatives à l'aménagement du territoire. Notre Commune ayant pour mission de réviser ses outils de planification territoriale dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire, l'opportunité d'accompagner l'évolution des tendances et d'adapter les infrastructures de mobilité de la capitale cantonale d'ici à l'horizon 2040 est à saisir.

2.3.1 Cadre fédéral et cantonal

Le tableau synoptique en Annexe 1 énumère les principaux instruments légaux en vigueur et les engagements politiques pris aux niveaux fédéral, cantonal et communal.

Suite à la révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), le Canton de Neuchâtel, en charge de la révision de son Plan directeur cantonal (PDC), a attribué à chaque région une part de la croissance démographique et des emplois attendus à l'horizon 2040, ainsi qu'un potentiel constructible. Sur cette base, la Commission d'aménagement du territoire (CAT) de la Communauté urbaine du littoral neuchâtelois (COMUL) a réalisé son plan directeur régional. Ses travaux assurent la cohérence du développement territorial des communes concernées, réunies désormais sous l'appellation «Région Neuchâtel Littoral» (RNL). En tant que traduction spatiale de la vision politique du développement territorial de la région, ce Plan directeur a été adopté par les Conseils communaux et approuvé par les Autorités cantonales. Il préfigure le projet de territoire et la révision du Plan d'aménagement local de notre Commune.

En parallèle, le Canton fait de l'attractivité territoriale un objectif majeur et encourage fortement l'urbanisation vers l'intérieur et le développement d'une mobilité favorable à la qualité de vie. Le projet "Neuchâtel Mobilité 2030" entérine ces principes de base et soutient l'unification des régions et des agglomérations, tout en concrétisant la complémentarité des modes de transport. Il prévoit de doubler la part des transports publics, de développer la mobilité douce et de s'appuyer sur les routes nationales et

cantonales. L'objectif est d'accueillir et de répartir la croissance estimée d'ici 2030 et 2040, soit 200'000 habitants et 100'000 emplois (en équivalent plein-temps), dont 5'000 emplois et 6'700 habitants supplémentaires pour la commune.

2.3.2 Articulation du «Projet de territoire» et du Plan directeur de la mobilité

Le nouveau PAL et le nouveau règlement d'aménagement découleront du Projet de territoire et des plans directeurs sectoriels, de compétence de notre Conseil, inscrivant les politiques publiques dans l'espace géographique pour cinq thèmes issus du diagnostic établi dans le cadre de la préétude du PAL, à savoir : l'urbanisation, l'économie, la mobilité, l'espace naturel urbain et les infrastructures et l'énergie.

Le PAL et son règlement d'aménagement établissent les règles applicables aussi bien aux Autorités qu'aux tiers, jusqu'à l'échelle de la parcelle (affectation, règles constructives, etc.). L'élaboration du Projet de territoire, des plans directeurs sectoriels et des futurs plans et règlements d'aménagement passe par plusieurs étapes dont l'avancée est exposée périodiquement à la Commission spéciale PAL du Conseil général.

Les principes d'aménagement (stratégie) deviennent des lignes directrices mises sur plan (plans directeurs, projet de territoire), qui se traduisent ensuite en règle de droit (règlement d'aménagement et PAL). Le présent rapport sur les stratégies de mobilité et de stationnement concerne formellement la première phase relative à ces thématiques, c'est-à-dire la phase stratégique. Il lance l'impulsion pour la révision du Plan directeur de la mobilité qui sera développé de manière coordonnée avec le projet de territoire et le PAL, au même titre que les plans directeurs d'autres politiques sectorielles.

Les deux volets liés à la mobilité et à l'énergie s'inscrivent dans les lignes stratégiques territoriales du Conseil communal et ont été définis comme suit: (1) concrétiser une stratégie de report modal ambitieuse et diminuer le trafic individuel; (2) améliorer l'efficacité énergétique, développer la production et l'usage des énergies renouvelables et locales (production et distribution). Ces deux volets sont développés dans deux rapports d'informations distincts, à savoir le présent rapport pour la partie mobilité et stationnement, et un rapport d'information sur la stratégie énergétique et le plan communal des énergies, qui sera soumis très prochainement à votre Autorité.

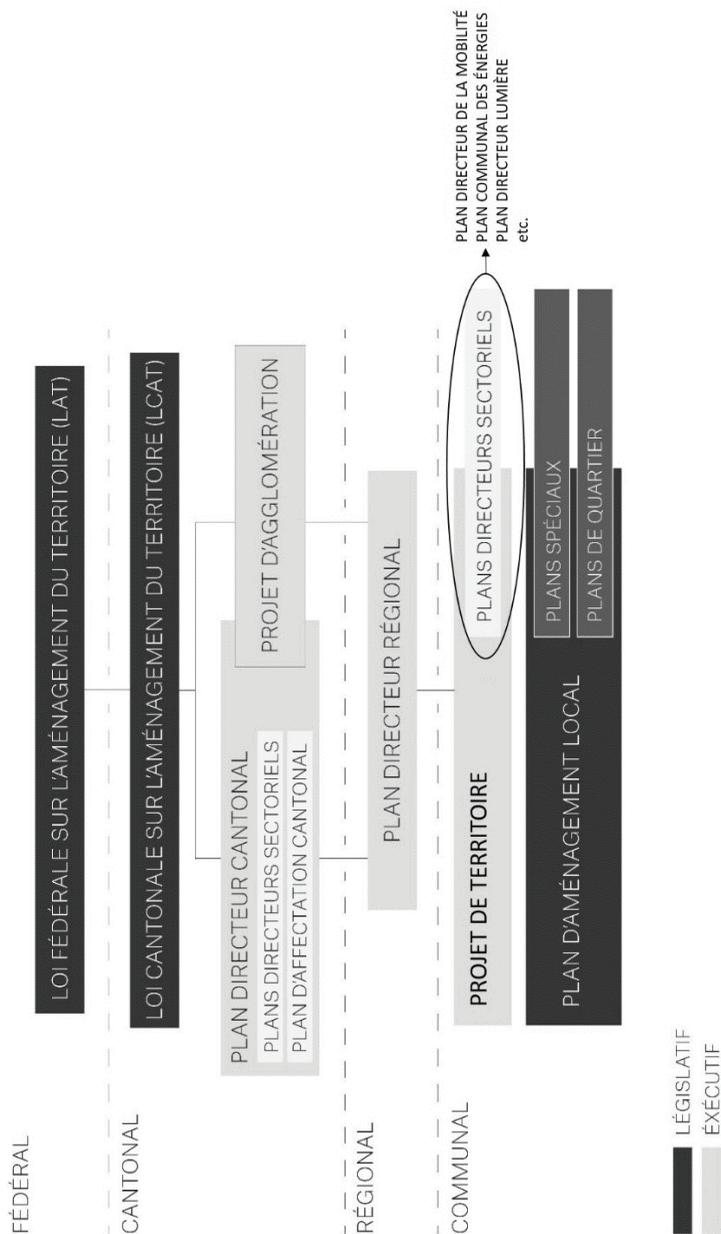


Figure 2 - - Situation du Plan directeur de la mobilité dans la structure PAL

2.3.3 Travaux autour du PAL des anciennes communes

2.3.3.1 Corcelles-Cormondrèche

L'ancienne commune de Corcelles-Cormondrèche avait établi une stratégie d'aménagement et un avant-projet de PAL. La Ficelle, qui en était un des projets phares, a été réalisée en 2021. Pour les transports publics, plusieurs variantes pour l'horizon 2040 ont été évoquées, avec des bus ou des navettes circulant dans des ruelles étroites; si toutes les propositions formulées ne sont pas envisagées dans le cadre de la présente stratégie de mobilité, certaines le seront bel et bien: ainsi, le principe de mieux desservir la zone d'activité des Vernets et d'y aménager un P+R reste pertinent en termes d'accessibilité et de report modal. Le renforcement de la gare comme pôle mixte est également retenu, de même que le réaménagement de l'axe Préels/Soguel. La motion déposée par Les Verts relative au stationnement trouve quant à elle réponse dans le cadre de ce rapport au chapitre 7.6.

2.3.3.2 Neuchâtel

L'ancienne commune de Neuchâtel a élaboré une vision stratégique d'aménagement pour soutenir son Plan directeur dans le cadre d'un vaste processus participatif. La démarche a abouti au rapport 20-013 du 9 mars 2020, soumis au Conseil général. Le chapitre «Connecter» traitant notamment de la thématique de la mobilité est repris pour information en annexe 2, chapitre 2.2.5.

2.3.3.3 Peseux

Le Projet de territoire de l'ancienne commune de Peseux⁵ définissait les principes voulus du développement dans les différents quartiers. Il a été accepté à l'unanimité par le Conseil général de l'ancienne commune le 18 décembre 2022.⁶

Les principaux enjeux ont été identifiés au centre de Peseux et aux Chapons. L'ancienne commune avait développé pour la mobilité douce une vision de valorisation des axes piétonniers Ouest-Est et Nord-Sud, le renforcement des cadences de la ligne 120, et l'étude de la desserte des hauts de Peseux: tous ces éléments sont cohérents avec la vision de la commune fusionnée.

⁵ Rapport d'information du Conseil communal pour une prise de position du Conseil général sur l'étape « projet de territoire » de la révision du plan d'aménagement local du 30 novembre 2020

⁶ Voir [Procès-verbal de la séance du Conseil général de Peseux](#)

La route de contournement (H10) s'inscrit dans les projections de développement au-delà de 2045. La présente stratégie de mobilité propose une vision à l'horizon 2040 avec des solutions à court et moyen terme dans le but de rendre les transports publics et la mobilité douce attractifs et efficaces sur cet axe, en particulier aux heures de pointe. Conformément au projet d'agglomération de 4^{ème} génération, le rabattement du trafic de transit vers l'autoroute via la jonction d'Auvernier (la Brena) est à privilégier. Cette mesure présente en outre l'avantage de désengorger la jonction de Vauseyon, saturée aux heures de pointe.

2.3.3.4 Valangin

Une préétude avec diagnostic prévoyait pour Valangin de renforcer les liaisons vers le Val-de-Ruz et Neuchâtel, avec notamment une liaison de bus entre Valangin et la gare de Neuchâtel via Pierre-à-Bot. Ces principes ont du sens et seront discutés avec le Canton dans le cadre du plan directeur cantonal des transports publics. La modération de la vitesse sur la traversée du village sera mise en place fin 2023 par l'instauration d'une zone 30 qui sera l'occasion de réduire le bruit, de renforcer la sécurité et d'apporter des améliorations ponctuelles en faveur des piétons.

3. Constats sur le territoire communal

3.1 Historique

Avec l'essor du trafic individuel motorisé dès l'après-guerre, le réseau routier s'est fortement développé en parallèle à un étalement urbain, qui a augmenté les distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail ou de loisirs. À Neuchâtel, dans les années 1970 à 2000, d'importants investissements ont conduit à la réalisation d'ouvrages routiers majeurs pour contrer les problèmes de congestion du trafic, dont notamment les tunnels autoroutiers sous Neuchâtel, inaugurés en 1993. Ces ouvrages ont accompagné l'essor continu du trafic automobile observé en Suisse. Ainsi, le report en sous-sol du trafic de transit régional a libéré l'espace en surface, mais aussi facilité la fluidité du trafic pendulaire interne.

Dans la période successive, de nouvelles infrastructures de transports publics et de mobilité douce ont été réalisées. Parmi les principaux exemples, on peut citer, pour les transports publics, le Fun'ambule, la desserte de la Gare CFF par le Nord, l'introduction d'une liaison directe en transport public des secteurs d'habitation Nord-Ouest (Peseux, Vauseyon) depuis la Gare CFF, la ligne de bus vers le centre commercial de La Maladière et les piscines, ou encore la réservation de voies de circulation au profit des transports publics sur certains axes importants.

Plus récemment, de nouveaux aménagements et de nouvelles infrastructures dédiées à la mobilité douce ont été réalisés. La création de vélostations, de centaines de places de stationnement pour vélos, de la Ficelle, d'un nouveau tronçon de piste cyclable à Monruz et d'une multitude d'initiatives visant à faciliter la circulation des cyclistes (sas de présélection, «tourner à droite» aux feux rouges, contresens cyclables, bandes et pistes cyclables, installation de pompes, etc.).

Dans les quartiers, la réduction des régimes de vitesse et la mise en place de zones 30 ou de rencontre permettent d'améliorer la qualité de vie et la sécurité, tandis qu'un réseau de vélos en libre-service est mis en place le long des rives et étendu à toute la région littorale et jusqu'à la région de l'entre-deux lacs. Des campagnes de prévention sont également régulièrement menées pour améliorer la sécurité et la cohabitation de toutes les utilisatrices et tous les utilisateurs des espaces de mobilité.

3.2 Évolution des tendances dans le domaine de la mobilité

Les statistiques des dernières décennies indiquent que les déplacements en Suisse se sont allongés, sans compter l'augmentation significative du transport aérien. En effet, bien que la population ait cru d'environ 40% de 1980 à 2019, le nombre de personnes-kilomètres transportées, en incluant tous les modes de transport terrestre, a progressé d'environ 70% selon l'OFS.

Si l'on compare sur le graphique en page suivante (figure 3), l'évolution des différents modes de mobilité entre 1998 et 2019, il est intéressant de constater que les transports publics (rail et bus) ont connu la plus forte progression, avec une augmentation d'environ 65 à 70%. Les déplacements en voiture privée et en mobilité douce ont également augmenté, mais plus modérément, soit de 35% environ. La pandémie en 2020-21 a fortement impacté les habitudes de chacun-e: les mesures sanitaires de limitation des déplacements et la généralisation du télétravail ont entraîné une diminution spectaculaire du trafic en zone urbaine durant cette période.

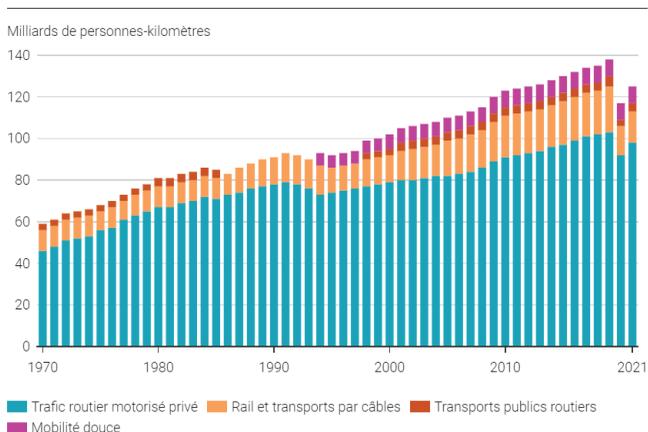
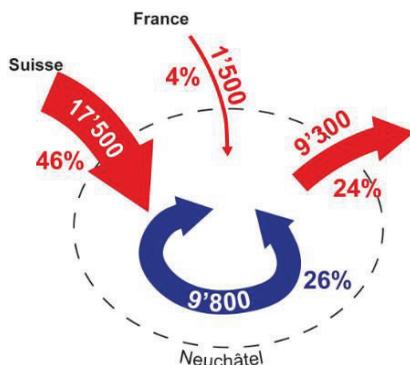


Figure 3 - Prestations du transport de personnes en Suisse
(source: OFS – Prestation du transport de personnes (PV-L))

Une analyse des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur de Neuchâtel, réalisée en 2020 (figure 4), donne une vision intéressante des flux pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel, tous modes de transports confondus⁷.



Les importants flux pendulaires entrants illustrent le statut de Neuchâtel comme ville-centre, avec un nombre élevé d'emplois.

Interne : 9'800 mvt/j

Figure 4 - - Structure des mouvements pendulaires (Source: HES-SO 2021)

⁷ Cette étude des flux pendulaires est basée sur le « relevé structurel » (RS) effectué chaque année par la Confédération auprès de 200'000 habitant-e-s de Suisse âgé-e-s de 15 ans ou plus. Afin d'augmenter la fiabilité des informations (lieu de domicile et de travail ou de formation, mode de transport emprunté, etc.), l'étude s'est basée sur un pooling quinquennal des RS de 2014 à 2018. Bien que l'étude date de 2020, elle est basée sur des données récoltées avant la pandémie du Covid.

La carte présentée à la page suivante (figure 5) montre que les principaux flux se situent entre l'ancienne localité de Neuchâtel et la commune de Val-de-Ruz, suivie de La Chaux-de-Fonds, Milvignes et La Grande-Béroche. Les pendulaires à destination et en provenance de ces quatre communes effectuent leurs trajets principalement en voiture.

Ce constat s'explique en partie par la relativement faible attractivité de l'offre en transports publics en comparaison avec l'efficacité du réseau routier⁸, mais aussi sans doute par la grande disponibilité de stationnement très bon marché au centre-ville.

⁸ Source : Projet d'agglomération RUN (4^{ème} génération), Annexe 2 – Rapport «État actuel et tendance » du 25 août 2021

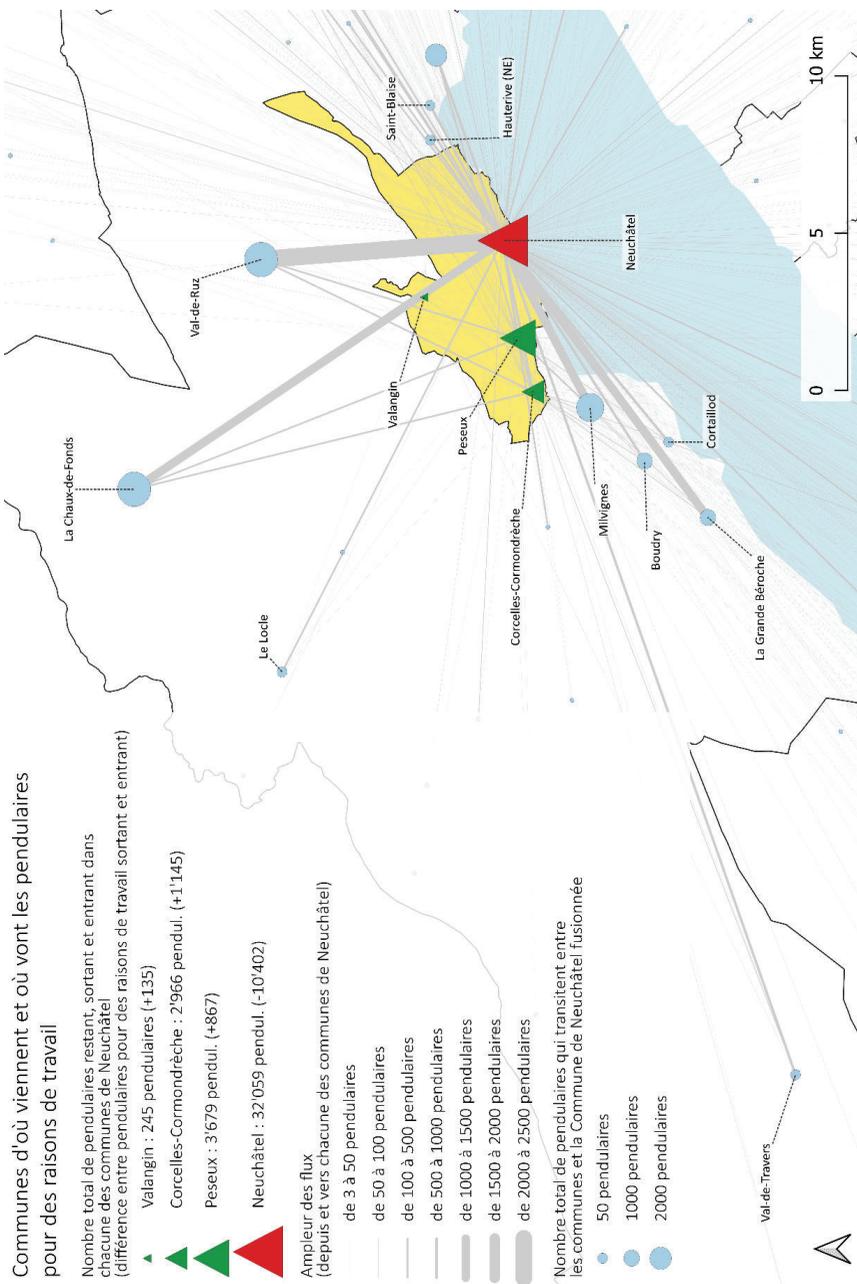


Figure 5 - Déplacement des pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel. (Source: HES-SO, 2021)

3.2.1 Pour la marche

Un des atouts propres à notre Commune est de disposer de centralités multiples sur son territoire. Notre réseau urbain concentre une grande richesse en matière d'opportunités pour la pratique de la marche : zone piétonne du centre-ville, chemins et escaliers permettant de franchir la pente, promenades au bord du lac et en lisière de forêt.

L'accessibilité et la marchabilité font partie des dimensions incontournables des projets d'aménagements de l'espace public et visent toutes les catégories de la population de la nouvelle commune. On peut citer pour exemple les «marches exploratoires» qui ont eu lieu notamment pour le projet du Clos-de-Serrières⁹, le dialogue régulier avec les associations de quartiers ou de mobilité et la consultation régulière des associations de personnes concernées à divers titres (personnes handicapées, commerçant-e-s, etc.). Ces dernières sont parfois même parties prenantes des réflexions, comme lors de la réactualisation du caractère piéton du centre-ville depuis l'été 2021. Cette dynamique enclenchée dès la création de notre nouvelle commune traduit la volonté et les ambitions exprimées dans le «Livre blanc» de la fusion.

À relever que le concept des « chemins des élèves » de Corcelles-Cormondrèche, identifiant et sécurisant des parcours piétons pour les élèves entre les quartiers et les collèges inspire les réflexions actuelles, menées avec l'éorén, en lien avec le rôle et l'accessibilité des écoles et des structures d'accueil extrafamilial dans les quartiers.

3.2.2 Pour le vélo

La vente de vélos et de vélos électriques a fortement augmenté dès 2020 comme en témoigne le graphique ci-dessous (Figure 6). Un fort (re)gain d'intérêt pour ce mode de déplacement est observé en Suisse, mais également sur l'ensemble du continent européen. Outre ses qualités propres (économe en consommation d'énergie et d'espace, silencieux, compatible avec les restrictions en cas de pandémie), le vélo est un outil efficace pour les trajets multimodaux, en combinaison avec les TP ou avec les TIM. De très nombreuses villes s'appuient ainsi sur le vélo pour répondre aux défis écologiques, économiques et sociaux contemporains. Par exemple, la Ville de Berne ambitionne de devenir la capitale suisse du vélo en atteignant 20% de déplacements à vélo déjà à l'horizon 2030, contre 10% en 2010.

⁹ Cf. Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le réaménagement du Clos-de-Serrières et le projet «Serrières vers une fraîcheur de vivre»

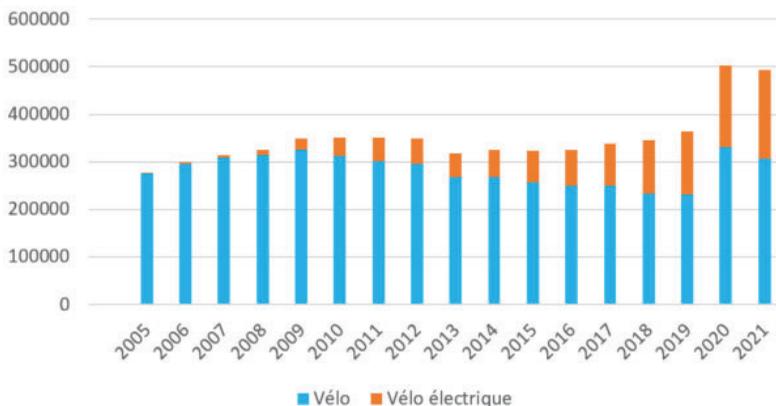


Figure 6 - Nombre de vélos vendus en Suisse entre 2005 et 2021 (Source: OFS)

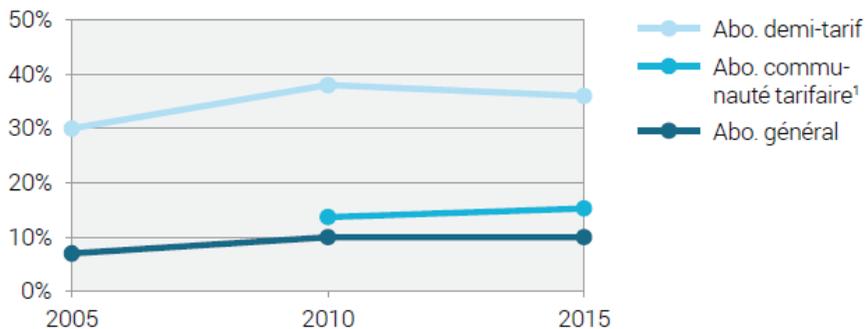
3.2.3 Pour les transports publics

Les transports publics relèvent de la compétence de la Confédération (pour ce qui concerne le train), représentée par l'Office fédéral des transports (OFT) et du Canton, via le Service cantonal des transports (SCTR). La compétence cantonale est réglée sur la base des dispositions de la Loi sur les transports publics (LTP)¹⁰, qui prévoit notamment l'existence d'un Conseil des transports (art. 13-15), ainsi que des Conférences régionales des transports (CRT), au sein desquels les communes peuvent faire entendre leur voix et émettre des propositions, qui font ensuite l'objet de discussions avec le SCTR. La Commune de Neuchâtel est actuellement représentée aussi bien au sein du Conseil des transports que de la CRT 1 (Littoral centre/Région Neuchâtel Littoral) et, suite à la fusion avec Valangin, de la CRT 5 (région du Val-de-Ruz.). La Commune est également représentée à la Conférence des villes pour la mobilité, dans le cadre de l'Union des Villes suisses.

Les principes illustrés sur les schémas de la stratégie communale de la mobilité et du stationnement, qui sont décrits plus loin, ont déjà été présentés aux communes partenaires et au Canton, et serviront de base pour la poursuite des discussions.

¹⁰ Cf. [Loi sur les Transports publics](#)

La fréquentation du réseau de transports publics est étroitement liée à la qualité de desserte et à l'attractivité des arrêts. Le maillage des transports publics sur le territoire de notre commune est particulièrement dense. La qualité de la desserte fait d'ailleurs actuellement l'objet d'une étude mandatée par le Canton. Relevons encore qu'en Suisse, le nombre de personnes possédant un abonnement de TP croît depuis 2005 (figure 7) et notre commune s'inscrit dans cette mouvance.



¹ Avant 2010: pas disponible.

Figure 7 - Part de la population dès 16 ans possédant un abonnement TP (OFS/ARE - Microrecensement 2015 Mobilité et transports¹)

La Commune est compétente pour équiper les arrêts de manière à les rendre accessibles, attractifs et confortables: quais LHand et abribus font partie du confort de base pour l'utilisatrice et l'utilisateur et font partie des infrastructures du domaine public. L'aménagement de certains arrêts stratégiques en petites interfaces multimodales constitue également un moyen d'attirer de nouvelles utilisatrices et nouveaux utilisateurs. Aussi, du stationnement pour les vélos, voire des P+R occasionnels (selon la dénomination de la stratégie cantonale) peuvent être réalisés à certains arrêts lorsque cela est pertinent.

Bien que les Communes n'aient que peu d'influence sur la tarification des transports publics, souvent considérée par les usager-e-s comme très coûteuse, elles ont toutefois la possibilité de subventionner l'achat d'abonnements ou de cartes journalières auprès de leur population, comme le pratique notre Commune. À noter que cette aide équivaut aussi à un subventionnement indirect du «pot commun» cantonal: en effet, l'augmentation du taux d'abonné-e-s liée à ce subventionnement dans la commune de Neuchâtel contribue à diminuer le déficit de l'ensemble des collectivités publiques, en particulier de celles qui n'offrent aucune subvention.

3.2.4 Pour le transport individuel motorisé

Les transports individuels motorisés (TIM) couvrent aujourd'hui tous les types de déplacement, du plus local au plus long, grâce aux réseaux routiers et autoroutiers perçus comme très efficaces et pratiques. L'attrait de ce mode de transport réside dans le fait qu'il est souvent ressenti comme rapide d'accès depuis chez soi, confortable et sûr pour ses occupant-e-s. Il est perçu comme bon marché une fois l'investissement de l'achat effectué. Plus le nombre de passagères et passagers est élevé, plus l'utilisation d'une voiture paraît avantageuse par rapport aux mobilités alternatives. Par ailleurs, la possession d'une auto recèle souvent une dimension symbolique forte pour son ou sa propriétaire : sentiment de liberté, statut socio-économique affiché, autonomie, puissance, etc.

La perception de la voiture personnelle varie beaucoup suivant les points de vue, qui s'expriment souvent de manière peu nuancée, d'un côté comme de l'autre. Elle est influencée par des facteurs tels que le confort, le statut social, les enjeux environnementaux, les problèmes de circulation et les avancées technologiques. Les perceptions varient en fonction des individus, des régions et des contextes, avec des préoccupations croissantes liées à l'environnement et aux problèmes des villes, qui remettent en question la place de la voiture dans nos sociétés, en particulier dans un espace urbain limité et toujours plus convoité. Les innovations technologiques telles que les véhicules électriques, hybrides et autonomes offrent de nouvelles perspectives pour la mobilité personnelle, mais des défis subsistent en matière d'infrastructure et de production d'énergie propre et le type de motorisation ne change rien à l'utilisation de l'espace. La congestion du trafic et les problèmes de stationnement en milieu urbain ont conduit à une dynamique de prise de conscience des usager-ère-s, menant notamment à une diminution progressive des ménages qui possèdent un ou plusieurs véhicules. Les mentalités, tout comme les attentes en matière de solutions de mobilité, évoluent progressivement.

Le graphique en page suivante (figure 8) montre qu'entre 1980 et 2019 le parc automobile a plus que doublé en Suisse, alors que durant la même période la population de notre pays n'augmentait que de 40%.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

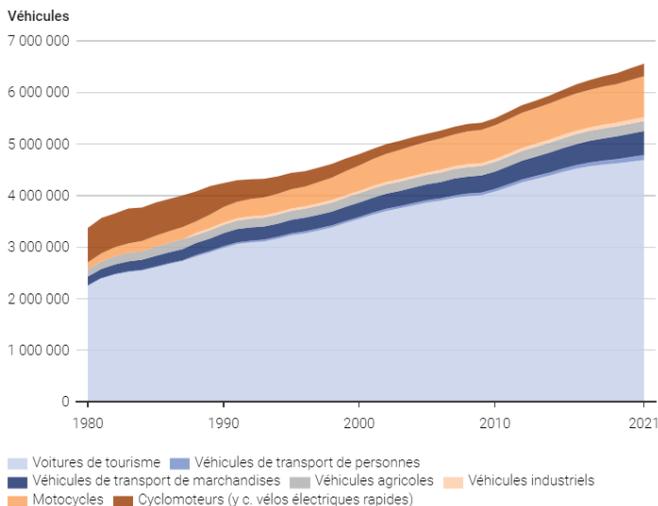


Figure 8 - Parc des véhicules routiers motorisés en Suisse, entre 1980 et 2021 (OFS)

Dans notre commune, le taux de motorisation a atteint un plafond en 2016 et diminue depuis 2019, comme en témoigne le graphique présenté ci-dessous (figure 9).

Ce phénomène est confirmé pour la commune fusionnée de Neuchâtel: le taux de motorisation y a atteint son pic en 2017 avec 487 voitures pour 1'000 habitant-e-s. Depuis, ce taux a chaque année diminué pour atteindre 472 voitures pour 1'000 habitant-e-s en 2022. (Source des chiffres: OFROU Parc des véhicules routiers, SCAN).

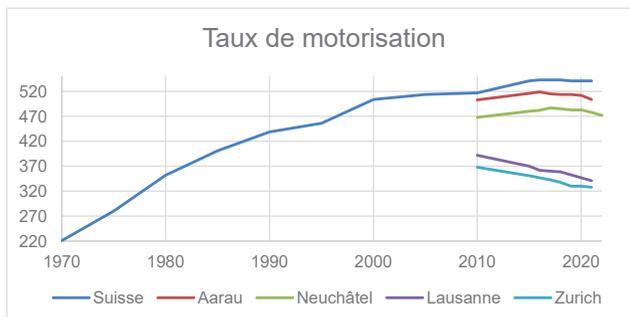


Figure 9 - Comparaison de l'évolution du taux de motorisation (nombre de voitures pour 1'000 habitant-e-s) pour la commune fusionnée, d'autres villes de taille moyenne à grande et la confédération. (OFS, OFROU, 2010-2021)

3.2.5 Pour le stationnement

Comme démontré au chapitre 3.2.4, la place objectivement très importante que prend la voiture dans l'espace public génère des conflits avec les multiples autres attentes de notre société.

La question du stationnement sur le territoire communal est un élément clé. Il diffère selon les secteurs et les temporalités.

Il convient de relever que les résident-e-s et les travailleur-euse-s du territoire communal¹¹ ont la possibilité d'acquérir à certaines conditions une vignette de stationnement, dans un périmètre géographique défini correspondant à leur domiciliation personnelle ou professionnelle. Elle permet aux propriétaires de véhicules de stationner, sans limites de temps et sans avoir à payer chaque heure ou chaque jour. Cette mesure offre des possibilités de stationnement sur le domaine public à bas prix, en limitant les contraintes liées à la recherche de places de stationnement disponibles. Le régime de zone bleue a pour but de préserver pour les résident-e-s du quartier la disponibilité en stationnement, tout en dissuadant les pendulaires d'occuper ces places.

Si l'intention est louable et le fonctionnement globalement satisfaisant en dehors du centre-ville, on relève que plusieurs quartiers disposent d'une offre en stationnement inférieure au nombre de vignettes vendues, ce qui pose un problème de saturation, entraînant parfois un trafic indésirable lié à la recherche de place. Ce phénomène est très présent dans le secteur du centre-ville, mais il est dans ce cas dû principalement à la recherche de stationnement gratuit par les automobilistes non-résident-e-s, qui entrent en concurrence avec les besoins des habitant-e-s des quartiers concernés. Cette recherche de stationnement génère des nuisances évitables, déjà identifiées comme indésirables lors de la dernière révision des plans de stationnement en 2006.

À l'échelle de notre commune, on distingue quatre catégories:

Les centralités - L'offre en stationnement est multiple et répond à la demande de tous les usages (clients-es, visiteur-euse-s, habitant-e-s et pendulaires). Le stationnement occupe une part importante des espaces extérieurs. À relever que le stationnement en voirie est fortement occupé par les résident-e-s.

Les quartiers résidentiels - Dans les quartiers construits avant les années 70, où l'offre en stationnement sur les biens-fonds privés est

¹¹ Exception faite de Corcelles-Cormondrèche et de Valangin qui ne disposent pas encore d'une offre de vignettes. La démarche s'inscrit dans la mise en œuvre du Plan directeur de la mobilité.

limitée, des cases en zone bleue ou blanche permettent aux résident-e-s et visiteur-euse-s de stationner leur véhicule.

Les P+R - Les trois P+R gérés par la commune (Nid-du-Crô, Pierre-à-Bot, Serrières) sont judicieusement disposés à l'interface du réseau routier et des transports publics. Ils offrent un total de plus de 600 places, largement sous-utilisées, y compris les samedis. Les usager-ère-s arrivant depuis les gorges du Seyon et le nord-ouest (Val-de-Travers) ne bénéficient pas de P+R en entrée de ville.

Zone bleue et tarification - En termes de tarification, le stationnement est, malgré la récente adaptation du tarif, très bon marché pour les résident-e-s (vignettes à durée illimitée en zone bleue) et pour les pendulaires. En effet, les tarifs de la vignette, qui viennent d'être adaptés à 240.- francs par an, restent parmi les plus bas de Suisse. Quant aux P+R en entrée de ville, la possession d'un abonnement OndeVerte permet d'y stationner gratuitement, ce qui revient à 55.- francs par mois, ou 657.- francs par an, hors éventuelles subventions¹², pour une double prestation (TP et stationnement).

La tarification de certains parkings proches du centre-ville, tel que celui des Jeunes-Rives, attire de nombreux pendulaires (1.-/heure, gratuit entre 12h et 13h30). De fait, un-e pendulaire utilisant ce parking ne paiera que 5.- la demi-journée ou 9.- la journée complète, ce qui correspondrait théoriquement à 200.- par mois ou 2'000.- par an pour un-e pendulaire à plein temps. Cette tarification n'encourage pas les pendulaires, surtout occasionnels, à utiliser les TP et les P+R. Enfin, les zones bleues situées à proximité de certaines entreprises ou de lieux de formation sont peu respectées: de nombreux utilisateurs et utilisatrices «tourment le disque» et stationnent de manière abusive, gratuitement et en diminuant la disponibilité pour les autres automobilistes.

3.3 Réseau de mobilité – constats et observations

À l'échelle régionale, si le réseau dédié aux véhicules motorisés est aujourd'hui particulièrement développé, tous les autres réseaux de

¹² Il convient de mentionner que ce tarif attractif et l'absence de contrôle du lieu de travail de la requérante ou du requérant au moment de la délivrance du badge donnant accès aux P+R induisent des abus. En effet, il n'est pas rare que des pendulaires stationnent dans un P+R grâce à leur abonnement TP puis se rendent à pied à leur lieu de travail situé parfois à proximité immédiate du P+R. Ce phénomène est problématique, car il fait concurrence aux plans de mobilité mis en place par les entreprises privées. Des mesures sont envisagées dans le cadre de la stratégie cantonale P+R.

mobilité (transports publics et réseaux cyclables à l'échelon fédéral et cantonal) présentent encore des faiblesses de liaisons avec Neuchâtel¹³.

Ainsi, le potentiel de croissance de 6'000 habitant-e-s et de 5'000 nouveaux emplois pris en compte dans le cadre de l'élaboration du PAL générera une progression linéaire théorique d'environ 14% de la demande en mobilité, tous modes confondus. Grâce à l'ensemble des mesures visant à favoriser directement ou indirectement le report modal, l'augmentation des déplacements sera assurée par la mobilité douce et les transports publics. En effet, les mesures incitant à la mobilité douce ou à l'usage des transports publics, mais aussi les mesures prises par les acteurs économiques (plan de mobilité, télétravail, financement d'abonnements TransN, encouragement au co-voiturage, etc.) contribueront à stabiliser voire diminuer le trafic individuel motorisé. Les nouveaux projets de construction, qui permettront une offre de domiciliation possible à proximité des lieux de travail ou de lignes de TP bien desservies, renforceront également cette tendance.

La carte présentée en page 30 ci-après (figure 10), extraite de l'analyse réalisée par la HES-SO sur mandat de notre Conseil, démontre que les principaux flux de pendulaires internes à la Commune, tous modes de transports confondus, correspondent sensiblement aux axes forts de transports publics. Cela explique probablement la part importante des déplacements en transports publics (44%), loin devant les TIM (29%) et la mobilité douce (26%).

L'efficacité d'un réseau de transport est déterminante dans le choix du mode de déplacement: les pendulaires résidant dans une commune reliée efficacement à Neuchâtel par les transports publics les empruntent volontiers. Ce phénomène se vérifie aussi pour les déplacements à pied: sur le Littoral, le réseau piéton y est globalement de qualité et les distances à parcourir souvent plutôt faibles.

La diminution des nuisances liées au trafic automobile passe donc nécessairement par une réduction significative du trafic de transit local en surface.

À Neuchâtel, l'infrastructure existante s'y prête bien: on peut rediriger le trafic dans les tunnels afin de libérer la voie publique. La démarche permet de renforcer l'attractivité de la Ville pour les activités socio-économiques et la mobilité douce.

¹³ Un descriptif précis pour chaque mode de transport de l'état et de l'usage du réseau de mobilité à l'échelle régionale et à l'échelle communale est joint en Annexe 2.

Elle permet également d'assurer une meilleure fluidité de la circulation pour tous les modes de transport, notamment pour les transports publics dont le respect des horaires est entravé aux heures de pointe.

Le principal levier pour ce report du trafic est le schéma de circulation basé sur le principe d'accessibilité «par poche», qui permet d'accéder partout avec tous les modes de transport, mais sans permettre le transit du trafic automobile en surface.

La révision de la politique de stationnement constitue un levier important pour influencer les choix de mobilité. En effet, la mise en place d'une gestion différenciée basée sur des objectifs sectoriels tels que le centre-ville, les quartiers résidentiels ou la périphérie permet de proposer des solutions de stationnement adaptées aux différents types d'utilisatrice-s (pendulaires dans les P+R, client-e-s du centre-ville dans les parkings souterrains, etc.). Cette approche vise à rééquilibrer les modes de transport en améliorant notamment la fluidité des transports publics et en augmentant la sécurité des modes de déplacement actifs tels que la marche ou le vélo. Il s'agit donc d'un levier clé pour encourager des choix de mobilité plus durables.

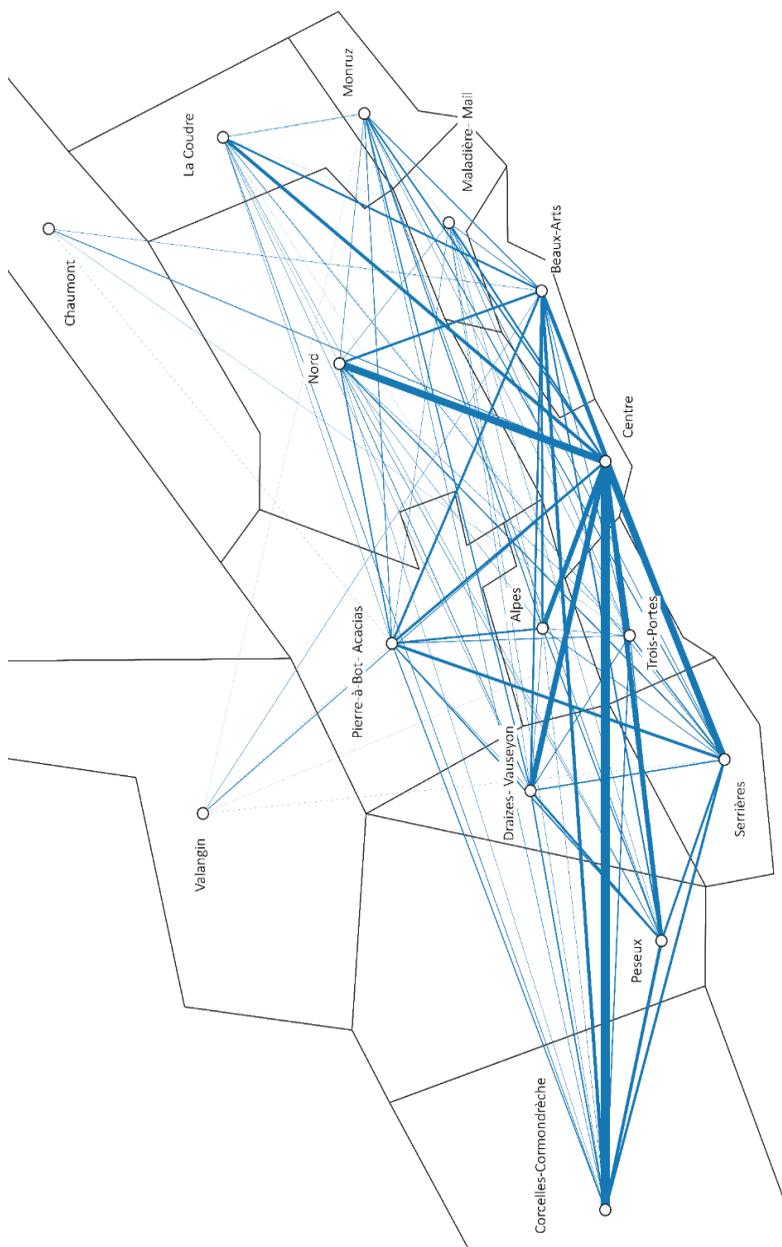


Figure 10 - Déplacement des pendulaires internes à la commune pour des raisons de travail ou formation. Moyenne pondérée 2014-2018, pour la population de plus de 15 ans. Les traits ne représentent pas les parcours, mais les déplacements par quartier (liaison origines-destinations). Plus le trait est épais, plus les flux pendulaires sont élevés. (Source: HES-SO, 2021)

3.4 Évolution des infrastructures

Les changements infrastructurels d'importance dans le domaine de la mobilité sont d'ores et déjà planifiés et seront développés dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur de la mobilité et de la politique de stationnement en ville définie au chapitre 5. Ils sont listés dans l'échelle temporelle en Annexe 4 et résumés brièvement ici:

- Horizon 2025: mise en service de trolleybus déperchables¹⁴, qui permettront de compléter la ligne 101 par une seconde ligne diamétrale issue de la fusion des lignes 102 et 107. Celle-ci effectuera le trajet Serrières – Place Pury – Gare CFF – Marin sans transbordement à la place Pury, ce qui contribuera à l'attractivité de ces lignes en termes de confort et de continuité (plus de risque de manquer une correspondance de bus).
- Horizon 2026: offre du réseau de trains express régionaux (RER) renforcée, notamment avec l'augmentation de la fréquence de desserte de l'Ouest du littoral (Grande Béroche).
- Horizon 2030: réorganisation du nœud de la place Pury qui pourrait être déplacé entièrement ou partiellement à la place Numa-Droz conformément aux principes énoncés dans le projet d'agglomération – 4^e génération (PA4).
- Horizon 2035: le Canton et la Confédération travaillent sur la mise en service de la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, qui offrira une cadence au quart d'heure avec un temps de parcours divisé par deux. Dans ce cadre, il est prévu que la jonction de Bôle à Neuchâtel offrira une liaison directe entre les Deurres, Corcelles-Peseux et le Val-de-Travers. Du côté des pendulaires du Val-de-Ruz, la desserte de Cernier captera une part significative du trafic pendulaire régional en direction de Neuchâtel.
- Horizon 2045: prolongement du Littorail jusqu'au secteur du site de l'hôpital de Pourtalès (étude cantonale en cours de finalisation : notre commune se réserve la possibilité de questionner la nature des offres en transports publics et le parcours envisagé).

Dès 2025, les modalités de stationnement dans le secteur du centre-ville seront quant à elles influencées par la fermeture du parking des Jeunes-Rives et de celui de Panespo, suite à la décision du Conseil général de l'ancienne commune de Neuchâtel et au développement de l'Université sous la direction du Canton. Les mesures d'accompagnement liées à la fermeture des deux parkings sont décrites au chapitre 5. Elles seront formalisées dans le cadre du Plan directeur à venir.

¹⁴ Réf. Selon décision confirmée par TransN le 11.05.2023

Selon les informations reçues du Canton concernant le concours UniHub, et conformément au cahier des charges établi, le projet « UNIVERS » prévoit 40 nouvelles places de stationnement, qui s'ajoutent aux 80 places déjà présentes sous le bâtiment de la Faculté des Lettres de l'UniNE, soit un total de 120 places. Cette valeur correspond au bas de la fourchette définie dans l'étude de mobilité en amont du concours.

Compte tenu du faible nombre d'étudiant-e-s se déplaçant en voiture, le projet prévoit 450 places pour les vélos et 50 pour les deux-roues motorisés. Avec l'objectif de proposer une alternative au stationnement automobile et afin de promouvoir et d'optimiser le partage des emplacements avec les installations sportives et le centre commercial, le cahier des charges du concours a visé, de manière volontariste, le haut de la fourchette pour le stationnement des deux-roues.

3.5 Mobilité, emploi et tourisme

La mobilité urbaine à Neuchâtel fait face à de nouveaux défis avec l'augmentation prévue de la population et des opportunités d'emploi dans les prochaines années. En effet, la ville s'attend à accueillir environ 6'000 nouveaux résidents et à créer 5'000 nouveaux emplois (cf. chapitre 2.3.1). Ces chiffres indiquent une augmentation significative du nombre de personnes se déplaçant dans la ville, qu'il s'agisse de résident-e-s se rendant au travail ou de nouvelles et nouveaux employé-e-s rejoignant la ville. Pour gérer ces flux importants, la commune de Neuchâtel prévoit de collaborer avec les entreprises génératrices d'importants flux pendulaires.

Dans ce contexte, rappelons que depuis 2008, l'ancienne commune de Neuchâtel a mis en place plusieurs initiatives pour promouvoir la mobilité durable et aborder les problématiques environnementales avec les entreprises de la région. Les collaborations établies ont notamment permis la mise sur pied des actions suivantes :

- la création du Groupe de Liaison Puits-Godet – Pierre-à-Bot (GLPP) qui réunit les délégué-e-s des entreprises du site pour traiter des questions de l'accessibilité et du stationnement.
- la réalisation d'un projet "covoiturage-Neuchâtel" dont l'objectif était d'encourager le covoiturage entre employé-e-s des grandes entreprises. À relever que malgré les efforts déployés, ce projet est resté marginal.
- la création de la plateforme « mobilité interentreprises » qui rassemble les grandes entreprises de l'ancienne commune de Neuchâtel pour échanger quant aux défis et aux solutions possibles en matière de mobilité

- la réalisation d'une brochure "Mobilité professionnelle", destinée aux PME, pour les accompagner dans la recherche de solutions de mobilité adaptées à leurs besoins,
- le déploiement de mesures permettant d'améliorer l'accessibilité du site de Puits-Godet – Pierre-à-Bot
- l'organisation de rencontres régulières avec les entreprises et le service de la sécurité, qui ont notamment permis d'échanger sur des problèmes spécifiques tels que le stationnement et les vignettes pour pendulaires dynamiques.

Ces initiatives en matière de mobilité durable et d'environnement constituent un solide socle sur lequel s'appuyer pour accompagner la croissance prévue dans le Plan d'Aménagement Local (PAL). En capitalisant sur ces actions existantes, nous viserons à mettre en place des solutions adaptées à ces nouveaux défis, que ce soit en soutenant les plans de mobilité existants des entreprises ou en élaborant de nouvelles stratégies.

Dans un autre registre, les flux touristiques, qui peuvent augmenter considérablement selon les saisons et lors de grands événements, sont également un élément important qui est pris en compte dans la présente stratégie de mobilité et de stationnement.

Pour les grands événements, des mesures spécifiques sont mises en place en collaboration avec les organisateurs pour gérer efficacement l'afflux de visiteurs (voir chapitre 5.4.3).

Ainsi, la croissance attendue en termes de population et d'emplois tout en limitant l'étalement urbain est l'occasion de poursuivre une densité qualitative de notre territoire en offrant des espaces publics attractifs favorables à la mobilité douce et aux transports en commun. Cette dynamique va dans le sens d'une commune polycentrique et du concept de « Ville des dix minutes », posant un cadre favorable à une mobilité urbaine efficace et durable pour ses habitant-e-s, travailleurs et travailleuses et visiteurs et visiteuses.

4. Stratégie communale de la mobilité

Dans ce chapitre, les « visions » pour chaque type de mobilité sont formulées de manière générale. Elles décrivent une situation idéale visée, en tenant compte des tendances de fond identifiées au chapitre 3.2, ainsi que des « événements structurants » programmés, décrits au chapitre 3.5.

Dans un deuxième temps, le Plan directeur de la mobilité détaillera une série de mesures en réponse aux enjeux d'accessibilité, de santé et

qualité de vie, d'énergie et gaz à effet de serre et de sécurité. Il établira les indicateurs permettant d'évaluer le taux d'atteinte des objectifs fixés.

La notion d'accessibilité doit s'entendre aussi en relation avec les besoins spécifiques de certaines catégories de la population, telles que les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicap, qui doivent pouvoir bénéficier d'aménagements particuliers pour que leur autonomie et leur sécurité dans les déplacements puissent être assurées.

4.1 Réseau piéton

Grâce à l'organisation polycentrique de la commune, propice aux trajets courts, les centralités locales existantes, qui se définissent par la présence d'écoles, de commerces ou encore de services publics et parapublics sont accessibles dans un rayon de 800 m. L'accès aux zones de détente en forêt ou sur les rives est très proche et aisé sur l'ensemble du territoire communal. Cette configuration exceptionnelle permet à notre commune de viser et le plus souvent d'offrir déjà aujourd'hui les bénéfices d'une « Ville des 10 minutes », plutôt qu'au « quart d'heure », objectif poursuivi par nombre d'autres espaces urbains.

VISION

La marche pour les trajets courts, permettant de relier le cœur des centralités en 10 minutes (soit environ 800 m à plat), dans des espaces publics attractifs, est devenue une pratique courante et appréciée des habitant-e-s et visiteur-euse-s de notre commune.

OBJECTIFS

Rendre les déplacements «utilitaires» attractifs et efficaces pour toutes les générations

ORIENTATIONS DES MESURES

- Concevoir les itinéraires piétons comme des espaces publics attractifs, végétalisés et ombragés, adaptés à l'évolution climatique
- Compléter le réseau piéton là où nécessaire, de manière à offrir un maillage dense
- Assurer des itinéraires directs à destination des centralités et des arrêts de transports publics (TP)
- Améliorer la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)

Promouvoir la marche comme moyen de déplacement privilégié

- Soutenir les actions de promotion de la marche auprès des différents types d'usagers-ères (écoliers-ères, seniors, etc.) et viser également les personnes actives

Améliorer le niveau de sécurité du réseau piéton

- Poursuivre la mise aux normes des cheminements et en particulier des traversées, notamment sur les chemins des écolières et écoliers

- Mettre en place des marches exploratoires avec les personnes vulnérables en particulier dans le cadre des projets de réaménagement

Faciliter les franchissements des pentes, notamment pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap

- Ouvrir et aménager les cheminements situés dans les axes Nord-Sud
- Prévoir davantage de connexions multimodales en verticalité pour atteindre les centralités (funiculaires, ascenseurs, etc.)

Le réseau piéton actuel, globalement dense et de qualité (cf. annexe 2, chapitre 2.2.1), sera développé dans les secteurs insuffisamment dotés ou complexes, tels que certaines jonctions autoroutières, le long de voies ferrées ou encore dans certains quartiers développés «en poche». Par exemple, les quartiers situés sur les hauteurs de Corcelles et de Peseux présentent actuellement un manque de liaisons piétonnes Nord-Sud: elles devront être renforcées en tenant compte de la limite de densification possible. Une attention particulière sera portée sur les itinéraires de rabattement, non seulement vers les centralités de quartier, mais aussi vers les arrêts de transports publics, afin d'en favoriser l'utilisation.

Par ailleurs, la qualité de l'espace public contribue sensiblement à l'attractivité de la marche à pied. Un itinéraire sûr, ponctué de séquences paysagères et urbanistiques intéressantes, sera volontiers effectué à pied. Ainsi, une attention particulière devra être portée sur les axes à fort trafic, afin d'y offrir des cheminements accueillants et des traversées facilitées.



Figure 11 - Exemples d'un espace routier «hostile» (rue des Draizes) et d'un espace réaménagé généreux et accueillant (rue de la Maladière / Bas-du-Mail)

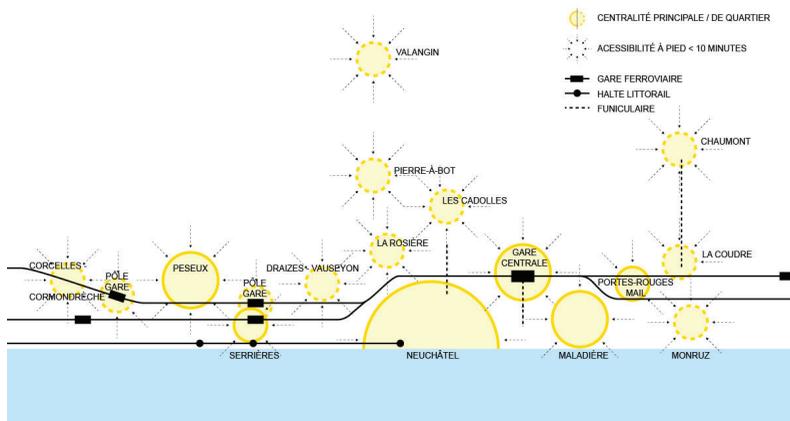


Figure 12 - Centralités existantes ou à renforcer sur le territoire communal

4.2 Réseau cyclable

Le réseau cyclable représente un levier clé en matière de mobilité douce sur le territoire communal. Dans un rayon d'environ 5 km en zone urbaine, parcouru à plat en 15 minutes environ, le vélo constitue un moyen de déplacement efficace.

Ce rayon couvre la quasi-totalité du territoire communal autour du centre-ville, où se trouve un nombre important d'écoles de différents degrés, de commerces, d'emplois et de services.

La topographie de la commune impose cependant des dénivelés plus ou moins importants selon les trajets. Les vélos avec une assistance électrique permettent généralement de pallier cette difficulté.

Le vélo offre un fort potentiel de report modal pour les trajets effectués à l'intérieur de la commune fusionnée. Il représente également une option efficace pour le rabattement sur le réseau de transports publics, en particulier en combinaison avec les transports publics régionaux et les trains grandes lignes. Le réseau de vélos en libre-service déjà en place offre par ailleurs un potentiel de développement pour les années futures, en particulier sur l'axe reliant Peseux et Vauseyon à La Coudre via la Gare CFF.

Pour être attractif et pour atteindre un report modal conséquent vers le vélo et les TP, le réseau cyclable doit offrir un maillage dense, des itinéraires directs et un niveau de sécurité élevé.

À terme, l'ensemble du réseau devrait être adapté pour des cyclistes de tous âges et constituer un maillage continu. Un soin particulier sera porté au franchissement des carrefours et à l'aménagement des axes avec un trafic dense. Il est utile de rappeler que des aménagements cyclables de qualité profiteront à une utilisation plus large que les seuls cyclistes, puisque les personnes en trottinette électrique ou en fauteuil roulant motorisé, par exemple, en bénéficieront également.

L'offre en stationnement pour les vélos et d'autres engins assimilés à des véhicules deux-roues légers, incluant dans certaines situations des points de recharge pour les vélos électriques (à l'instar des bornes de recharge pour les voitures), doit impérativement être suffisante pour encourager ce type de mobilité et favoriser la multimodalité. Sachant que l'espace occupé par une seule voiture stationnée correspond à celui de 10 vélos ou de 4 à 5 vélos-cargo (par exemple), une meilleure répartition des surfaces de stationnement doit pouvoir être satisfaite dans l'espace public et répondre à l'évolution progressive de la demande.

En complément aux équipements imposés sur les parcelles privées, du stationnement doit être aménagé sur le domaine public dans les cas suivants:

- interfaces avec les transports publics (combinaison avec le train ou le bus);
- parkings relais en entrée de localité (combinaison avec la voiture);
- quartiers résidentiels existants ne disposant pas de stationnement vélo sur les parcelles privées;
- centralités.

VISION

La «culture du vélo» et l'utilisation du réseau cyclable pour les déplacements quotidiens dans notre commune sont devenues monnaie courante.

OBJECTIFS

Améliorer le niveau d'efficacité du réseau cyclable (tâches cantonales hors limites communales)

ORIENTATIONS DES MESURES

- Aménager des itinéraires attractifs pour toutes les générations
- Réaliser une voie verte vers le Val-de-Ruz complétée d'un réseau utilitaire plus fin
- Planifier une voie verte d'agglomération vers le littoral Est et Ouest
- Mettre en œuvre le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable sur le territoire communal

Promouvoir le vélo comme moyen de transport utilitaire et augmenter

- Réaliser davantage de stationnements sécurisés pour les vélos aux interfaces multimodales

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

significativement la part modale des déplacements à vélo	<p>incluant la possibilité de recharge pour les e-vélos</p> <ul style="list-style-type: none">• Promouvoir les vélos-cargo par une aide à l'achat et par des infrastructures adaptées• Soutenir les actions de promotion du vélo auprès des différents types d'usagers et usagers (pendulaires, étudiant-e-s, écolier-ère-s, seniors...)• Mettre en place des infrastructures favorisant la pratique du vélo par les écolier-ère-s (itinéraires sécurisés et offres en stationnement)• Promouvoir les 2-roues permettant de garantir des livraisons pour les derniers kilomètres
Réduire le stationnement sauvage	<ul style="list-style-type: none">• Augmenter l'offre en stationnement sécurisé en fonction de la demande• Équiper le DP des quartiers dépourvus de possibilités de stationnement sur parcelles privées
Améliorer le niveau de sécurité du réseau cyclable	<ul style="list-style-type: none">• Améliorer l'insertion des vélos dans les carrefours• Privilégier les pistes cyclables en site propre sur les routes avec des charges de trafic élevées• Limiter le stationnement des automobiles en bordure des aménagements cyclables



Figure 13 - Exemples de stationnement vélo dans un quartier résidentiel (rue de Vieux-Châtel) et au centre-ville (vélostation au Faubourg du Lac)

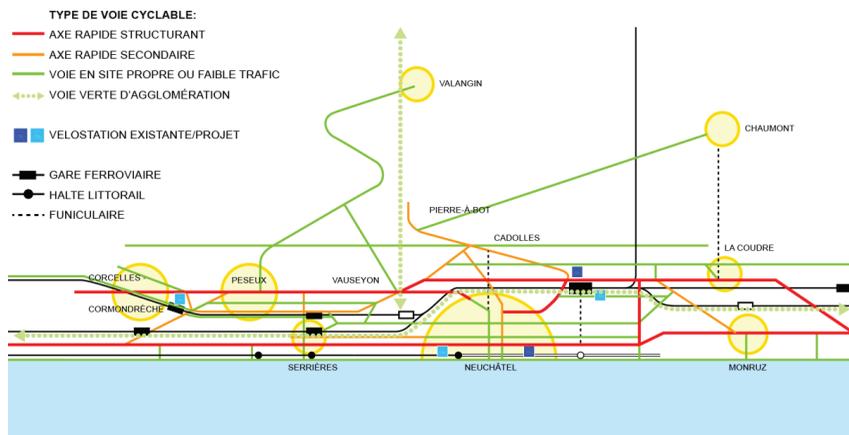


Figure 14 - Réseau cyclable complétant les axes cantonaux prévus par le Plan Directeur Cantonal de la Mobilité Cyclable (PDCMC)

4.3 Transports publics

Les transports publics couvrent tous les types de déplacement, du plus local avec les bus urbains, au plus long avec les transports régionaux et les trains grandes lignes. Ils permettent de déplacer rapidement un grand nombre de personnes dans un espace restreint, sont efficaces en termes énergétiques et peu exposés aux aléas météorologiques.

Certains transports publics sont déjà adaptés aux utilisatrices et utilisateurs de tous les âges ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite.

Ils constituent en outre eux aussi un mode de déplacement à privilégier en termes de réponse aux enjeux énergétiques et d'émission de gaz à effet de serre.

VISION

Les habitant-e-s et visiteur-euse-s de la commune considèrent les transports publics comme un moyen de transport efficace et attrayant et privilégient leur utilisation.

OBJECTIFS

Renforcer la part modale des transports publics et accompagner l'arrivée de la ligne directe

ORIENTATION DES MESURES

- Redimensionner l'interface multimodale de la gare en tenant compte de l'augmentation des flux de voyageur-euse-s
- Mettre en place un réseau de transports publics et de mobilité douce convergeant à la gare efficace, sûr et confortable

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer les liaisons nord-sud de manière à améliorer les liens entre les quartiers ainsi que le rabattement vers les pôles de gare
Améliorer l'efficacité des bus aux heures de pointe	<ul style="list-style-type: none">• Prioriser les bus par la signalisation lumineuse ou d'autres moyens• Aménager des arrêts permettant de réguler la circulation
Améliorer l'offre vers les franges moyennement desservies en coordination avec le développement urbain (tâche cantonale)	<ul style="list-style-type: none">• Réorganiser le réseau de bus de manière à assurer une qualité de desserte adaptée à la densité d'habitant-e-s et/ou d'emplois• Renforcer les cadences sur certaines lignes afin d'encourager le report modal, notamment au niveau des liaisons avec Val-de-Ruz.
Faciliter la multimodalité entre TP et autres modes de transport (tâche en partie cantonale)	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer le rôle de certains nœuds stratégiques de TP comme interfaces multimodales, par une offre en véhicules partagés, vélos en libre-service, stationnement vélo sécurisé, P+R, etc.
Développer l'attractivité des arrêts de bus	<ul style="list-style-type: none">• Adapter les arrêts à la LHand• Poursuivre l'aménagement des abribus avec du mobilier urbain voire du stationnement vélo, selon les cas

Au vu du potentiel important de report modal identifié au chapitre 2.2 entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel, un accent particulier doit être mis sur le développement des TP, en termes de fréquence et d'amélioration de la desserte, vers cette région, ainsi que vers les franges les moins bien loties de notre territoire communal. Les usagères et usagers seront incité-e-s à les privilégier par rapport aux véhicules individuels, en adéquation avec la perspective d'une tarification adaptée du stationnement, en cohérence avec les coûts d'usage du domaine public.

Il demeure toutefois indéniable que pour certains trajets vers ou à partir de localités périurbaines ou rurales, les temps de parcours ne sont pas concurrentiels avec la voiture: l'offre est faible la nuit et limitée, même aux heures de pointe (quand elle existe).

Le concept illustré en page suivante pour la structure du futur réseau TP (figure 15) s'appuie sur l'organisation existante, à savoir des gares ferroviaires et deux axes de bus structurants autour desquels se développe le réseau de bus urbain et régional. Les évolutions proposées par rapport à l'existant visent à renforcer les liaisons Nord-Sud et à mieux desservir le haut de Corcelles.

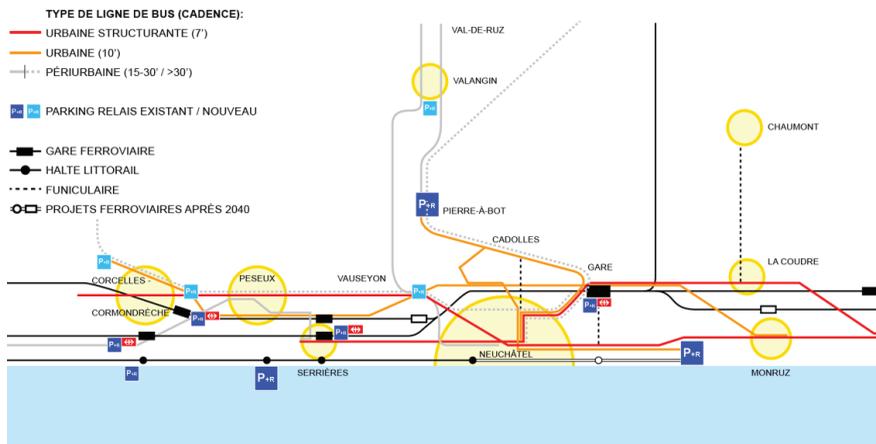


Figure 15 - Réseau de transports publics s'appuyant sur les gares ferroviaires et sur 2 lignes de trolleybus structurantes

Bien que notre Commune ne soit que partenaire dans le développement de l'offre des transports publics (modification des cadences ou du tracé par exemple), dépendant de structures supérieures dans lesquelles son pouvoir décisionnel est très limité, elle peut avoir une influence sur les conditions d'usage de ce mode de déplacement. Par ailleurs, elle est compétente pour la mise en conformité à la LHand des arrêts de bus et pour l'équipement de ceux-ci (abribus, mobilier urbain, etc.).

Elle dispose donc d'opportunités lui permettant à la fois d'améliorer l'attractivité des nœuds de transports publics en développant des espaces publics qui remplissent leur fonction d'interfaces multimodales (combinaison de l'offre TP, véhicules partagés, vélos en libre-service, etc.), tout en offrant des espaces publics de qualité et animés, propices à la vie sociale.

4.4 Transports individuels motorisés (TIM)

4.4.1 Organisation du réseau

Le transport individuel motorisé en zone urbaine, aujourd'hui très présent, est appelé à diminuer dans les années à venir au profit de modes de transport plus efficaces en termes d'utilisation de l'espace et de consommation d'énergie tout en causant moins de nuisances. Un élément essentiel de cette transition sera la diminution notable du trafic de transit local en surface.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Dans ce contexte, Neuchâtel a la chance de déjà disposer d'une infrastructure bien adaptée qui permet d'orienter le trafic vers les tunnels, libérant ainsi de l'espace sur les voies publiques. En s'appuyant sur ces infrastructures existantes, la présente stratégie permettra d'évoluer vers une mobilité plus durable tout en améliorant la fluidité de la circulation en surface pour tous les types de transports, en particulier les transports publics, dont la ponctualité peut être affectée aux heures de pointe.

VISION

L'emprise du trafic et du stationnement en surface est fortement réduite, en particulier dans les centralités.

OBJECTIFS

ORIENTATIONS DES MESURES

Capter le trafic de transit et le rediriger sur l'autoroute

- Modérer les vitesses là où le transit n'est pas souhaité
- Modifier le schéma de circulation et réduire la vitesse en surface de manière à encourager l'usage du réseau autoroutier
- Tester le nouveau schéma de circulation de manière ciblée ou saisonnière

Optimiser les flux pendulaires et logistiques

- Exiger un plan de mobilité des entreprises d'une certaine taille
- Mettre en place un service de livraison avec des véhicules compacts pour les derniers kilomètres

Garantir des accès en transport individuel motorisé aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap

- Dédier des places de stationnement adaptées en voirie prioritairement aux personnes en situation de handicap et aménager des cheminements sans obstacle

Promouvoir une mobilité individuelle plus durable

- Encourager le partage de véhicules (de type Mobility) en facilitant l'implantation de places dédiées notamment sur le DP
- Équiper le stationnement sur le DP par des bornes de recharge électriques selon certains critères
- Accompagner l'essor des petits véhicules électriques (microvoitures, scooters, etc.)

Le trafic pendulaire sera redirigé vers les autres modes, à l'extérieur de la zone urbaine, notamment dans le cadre du réseau de parkings d'échanges. Le stationnement sur l'espace public doit être réservé prioritairement aux résident-e-s et aux usages particuliers (livraisons, services, personnes à mobilité réduite, dépose-minute, etc.). Pour les autres utilisations, le stationnement en ouvrage sera la solution à privilégier.

En zone urbaine, la mobilité partagée peut représenter une alternative crédible à la mobilité individuelle, par la mise à disposition d'une quantité suffisante de véhicules de type « Mobility ». L'électrification du parc automobile en cours est positive à bien des aspects, mais elle ne résout en aucun cas la question de l'utilisation de l'espace public. Elle pose en revanche la question de l'équipement en bornes de recharge, ainsi que de la production d'électricité renouvelable (voir chapitre 4.4.3).

Le schéma de circulation va évoluer progressivement de manière à favoriser le report des flux sur les axes structurants et en particulier sur l'autoroute. La limitation des vitesses à 30 km/h sur le territoire urbanisé, présentée dans le cadre du rapport 23-006 en mars 2023, contribuera à reporter une partie du transit sur le réseau autoroutier (voir chapitres 4.4.2 et 7.2).

Dans une seconde étape, des mesures plus contraignantes de redirection du transit seront nécessaires, en particulier aux heures de pointe pour réduire la congestion générée par les TIM, de manière à améliorer la ponctualité des TP et à favoriser la MD. Une modification du schéma de circulation, basée sur une gestion dynamique de la signalisation lumineuse, permettra de prioriser les TP et une gestion cohérente du stationnement, notamment liée à la diminution annoncée de l'offre en stationnement en surface, évitera l'afflux de voitures pendulaires au centre-ville.

Les tunnels réalisés dans les années 1990 à 2000 offrent des opportunités significatives au profit de notre commune, tel qu'illustré dans le schéma de circulation de la ville de l'ancienne commune de Neuchâtel ci-après (figure 16) :

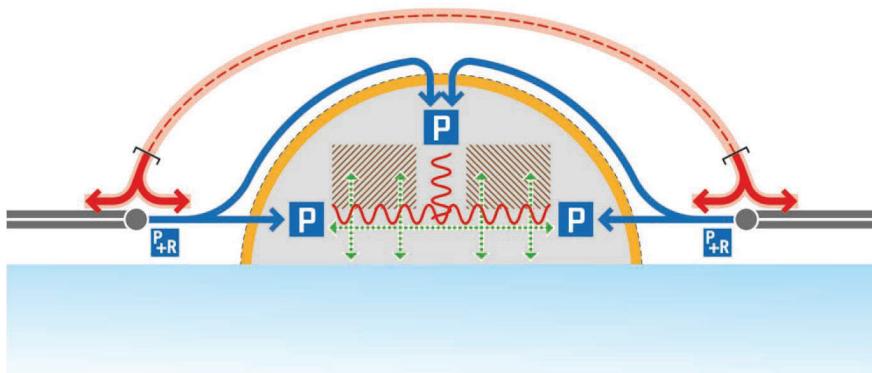


Figure 16 - Principe du schéma de circulation présenté au Conseil communal en 2014.
(Source : Étude circulation pour Neuchâtel – Centre-ville, Christe&Gygax et Stadt Raum Verkehr, 2014)

Sur cette illustration (figure 16), on peut constater la volonté de privilégier l'utilisation des tunnels pour contourner la ville, de favoriser les accès directs aux parkings en ouvrage et de modérer la circulation pour le trafic individuel en surface. Ce concept reste pertinent aujourd'hui et sert de référence pour le principe du schéma de circulation proposé à l'échelle de la commune fusionnée (figure 17 ci-après). En termes d'occupation de l'espace urbain, le trafic de transit est redirigé sur les axes prévus à cet effet, tandis que le stationnement est concentré dans quelques emplacements clairement identifiés afin d'éviter le trafic parasite de recherche de stationnement (figure 18, page suivante). L'accessibilité au stationnement dans les quartiers est assurée pour de la courte durée (clientèle, services, entreprises, etc.), ainsi que pour les résident-e-s¹⁵.

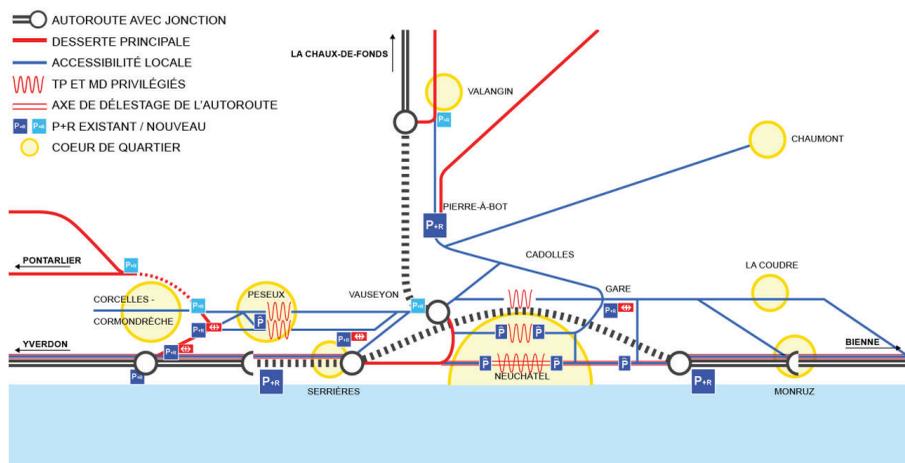


Figure 17 - Principe du schéma de circulation. Les TIM sont orientés sur les réseaux autoroutier et principal tandis que les TP et la MD sont privilégiés à travers les centralités de Peseux et de Neuchâtel

¹⁵La question du stationnement est développée au chapitre 5.

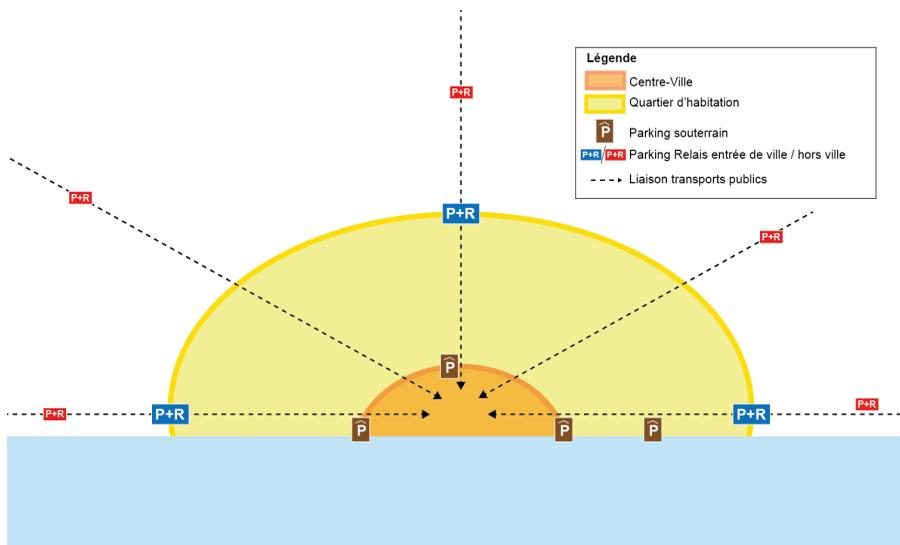


Figure 18 - Schéma illustrant le principe de stationnement à l'échelle de l'agglomération. La tarification augmente à mesure que l'on s'approche d'une centralité

4.4.2 Adaptation de la vitesse en zone urbaine

La nouvelle commune de Neuchâtel a poursuivi les efforts initiés par les quatre anciennes communes pour réduire les limites de vitesse à 30 km/h ou 20 km/h dans certaines zones, tout en maintenant des vitesses plus élevées là où une réduction ne serait pas judicieuse, en particulier en dehors du tissu bâti.

Ces réductions de vitesse sont systématiquement intégrées dans les grands projets d'aménagement urbain et les interventions sur le domaine public, profitant ainsi des synergies en termes de planification, de coûts et de mise en œuvre. Un dialogue régulier est entretenu avec les diverses parties prenantes pour préparer et accompagner ces changements, spécialement les transports publics routiers dont la qualité des prestations ne doit pas être négativement impactée. Des dispositifs d'aménagement aident à identifier les limites de vitesse, allant des marquages routiers à l'ajout de mobilier urbain ou de végétation lorsque cela est approprié.

Les mesures s'inscrivant dans cette démarche sont présentées en détail au chapitre 7.2 en réponse à la motion 329.

4.4.3 Promotion des alternatives de mobilité individuelle au TIM

La promotion des alternatives de mobilité individuelle est un levier fort visant à réduire le TIM et ses impacts. En favorisant la mobilité partagée (de type Mobility), le covoiturage et en encourageant la mobilité douce, notre Commune vise à offrir aux utilisateur-trice-s des choix de transports alternatifs diversifiés et efficaces.

Les motos et scooters électriques ainsi que certaines microvoitures désormais disponibles sur le marché, peuvent permettre de réduire l'encombrement de l'espace public, pour autant qu'ils remplacent effectivement une voiture plutôt que d'ajouter un véhicule supplémentaire au ménage.

4.4.4 Accompagnement de la transition vers la mobilité électrique

La stratégie de mobilité et de stationnement a pour objectif de répondre aux quatre enjeux majeurs décrits en préambule du présent rapport. Elle s'articule autour d'une vision centrale qui consiste à réduire la dépendance au trafic motorisé individuel en faveur des transports multimodaux. Dans ce cadre, il est impératif de veiller à ce que la transition vers l'électrification du parc automobile n'entre pas en conflit avec cette vision globale. Même si l'électrification peut contribuer à une plus grande efficacité énergétique, à une diminution de notre dépendance vis-à-vis des pays exportateurs de pétrole et à une baisse de la pollution de l'air et des émissions de CO₂, il faut garder à l'esprit qu'une voiture, électrique ou non, occupe le même espace et représente une nuisance importante pour l'environnement.

Les voitures électriques privées, malgré certains avantages incontestables par rapport aux véhicules thermiques, sont toujours plus énergivores que les transports en commun ou n'importe quelle forme de mobilité douce. En outre, l'usage d'une voiture électrique ne résout pas les défis liés au stationnement, à la congestion routière et à l'encombrement de l'espace public.

Cela dit, conformément aux exigences de la loi cantonale sur l'énergie (LCEn) et dans l'optique de favoriser l'électrification du parc des véhicules, les propriétaires de logements et les employeur-euse-s sont en premier lieu responsables de l'installation de bornes de recharge sur leurs terrains privés.

En ce qui concerne la collectivité publique, notre Commune équipera les domaines publics ou privés communaux de bornes de recharge uniquement de manière subsidiaire. Cela concernera notamment les zones où les possibilités de stationnement sur les terrains privés sont limitées ou inexistantes, ainsi que les P+R gérés par la Commune.

Pour déterminer le nombre de bornes de recharge à déployer, une estimation a été effectuée en se basant sur :

- le nombre de vignettes distribuées par zone (donc les véhicules qui n'ont pas accès à un stationnement sur domaine privé);
- une diminution de la part modale voiture;
- une réduction du nombre de vignettes distribuées (respect des quotas établis dans la 3^{ème} étape du plan de stationnement, vérification qu'aucune place sur le domaine privé n'existe, etc.).

L'offre de recharge électrique sur domaine public est une alternative à celle sur domaine privé, avec une fréquence de recharge hebdomadaire (en moyenne, une voiture immatriculée en Suisse parcourt 35 km par jour). Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'équiper toutes les places sur le domaine public.

Pour réduire les coûts, veiller à des aménagements bien intégrés et offrir des conditions intéressantes d'accessibilité pour les utilisateur-trice-s, la stratégie de déploiement des bornes de recharge prévoit des stations regroupant plusieurs bornes, en profitant des synergies liées à des travaux sur les conduites souterraines ou de réaménagement du domaine public. Le déploiement priorisera les quartiers à forte densité résidentielle ayant peu de stationnement privé. Il s'agira de viser une augmentation linéaire du nombre de points de recharge d'environ 25% par an pour atteindre les objectifs d'ici 2035, soit environ 500 bornes de recharge.

L'objectif pour ces installations consistera également à garantir une production locale électrique couvrant la consommation liée à la recharge des véhicules.

Par ailleurs, en parallèle à la mise en œuvre de ce plan d'action, la commune s'impliquera au sein des entités publiques ou privées où elle est représentée afin de promouvoir l'équipement en bornes de recharge, en les associant pareillement à des installations produisant de l'électricité renouvelable.

4.4.5 Gestion du trafic logistique

En parallèle au transport des personnes, on constate que le trafic lié aux marchandises augmente sensiblement. Le développement des achats en ligne et des livraisons à domicile a connu une forte croissance ces dernières années, notamment en raison de l'impact de la pandémie Covid. Cette augmentation du trafic logistique génère un accroissement des nuisances existantes et nécessite des mesures d'accompagnement pour assurer la sécurité sur le domaine public. Dans cet esprit, un projet pilote est en cours de développement, en collaboration avec le réseau des villes

de l'Arc jurassien (RVAJ). Il prévoit la mise en place d'un petit dépôt à proximité d'une jonction autoroutière pour déposer des colis commandés en ligne par des particuliers. Ceux-ci seraient alors pris en charge par un coursier à vélo-cargo qui effectuerait la distribution fine dans les quartiers, comme c'est le cas dans certaines villes telles que Vevey ou Genève. Une vision coordonnée avec la révision du PAL sera développée dans le cadre du plan directeur de mobilité, afin de promouvoir une logistique urbaine efficace et plus durable.

4.4.6 Libérer les centralités de l'emprise du stationnement

L'offre et l'utilisation du stationnement varient sensiblement selon les secteurs de la commune. Les principaux enjeux sont situés dans les centralités, en particulier la zone commerciale de Peseux ainsi que la gare et le centre-ville de Neuchâtel, mais également dans d'autres centralités de quartier et les bourgs par exemple.

Le secteur du centre-ville est particulièrement sensible puisque la suppression du parking des Jeunes-Rives le 1^{er} janvier 2025 fera disparaître 300 places à proximité du centre-ville. À un horizon similaire, les 196 places du site Panespo seront également supprimées dans le cadre de la réalisation par le Canton du bâtiment UniHub¹⁶.

Il existe également un potentiel de piétonnisation du faubourg du Lac et de la place Alexis-Marie-Piaget: celui-ci implique toutefois la suppression du stationnement sur le domaine public qui devrait alors être au moins partiellement compensé par l'agrandissement du parking souterrain du Port sous la place Alexis-Marie Piaget. Cette mesure permettrait le prolongement du Jardin-Anglais sur la place Alexis-Marie-Piaget. Ce projet est en cours d'analyse et ne pourra se réaliser qu'en partenariat, idéalement avec le Parking du Port, pour autant qu'un modèle de financement adéquat puisse être trouvé.

Les écoles font également l'objet d'une attention particulière en matière de stationnement: il est souhaitable de limiter au maximum le stationnement sur site ou à proximité immédiate des structures scolaires et parascolaires, afin de libérer l'espace pour les enfants, garantir leur sécurité et favoriser la mobilité douce.

Un report modal pourra être atteint en combinant les mesures prises sur le schéma de circulation et en faveur des mobilités alternatives, en coordination avec une stratégie de stationnement cohérente, décrite plus en détail au chapitre 5 ci-après.

¹⁶ Selon les informations reçues du Canton, le chantier UniHub devrait débiter en 2026.

5. Vision directrice du stationnement automobile

Le présent chapitre approfondit la question du stationnement dans notre commune, en présentant la situation actuelle et en mettant un accent particulier sur les mesures envisagées concernant le périmètre du centre-ville qui nécessite des réponses à court terme.

Tous les secteurs de la commune présentent des enjeux en termes de stationnement qui diffèrent en fonction des caractéristiques des quartiers. Les règles de gestion présentées en Annexe 4 posent le cadre des mesures qui seront déployées sur l'ensemble du territoire communal.

Elles se réaliseront progressivement dans le cadre de la mise en œuvre du PAL et du Plan directeur de la mobilité. Ces mesures s'inscrivent également dans un contexte régional impliquant plusieurs parties prenantes, dont le Canton, les organisations de mobilité, TransN et les associations de quartier.

Dans ce contexte, le Canton œuvre au développement de la stratégie cantonale des parkings d'échange (P+R).

La première étape consistant à définir la localisation des P+R (voir Annexes 5 à 7) a abouti en 2021 avec pour résultat les deux constats suivants au niveau du Littoral Centre dont fait partie notre commune :

- les P+R sont localisés à proximité d'arrêts de transports publics et offrent 1'300 places pour un taux d'occupation moyen de 40%;
- l'offre de transports publics est suffisamment dense et ne justifie pas la création de P+R supplémentaires.

L'étape suivante de la stratégie cantonale des parkings d'échange en cours consiste à unifier leur tarification en interaction avec l'usage des transports publics.

À court terme, nos Autorités doivent relever le défi posé par la suppression des 500 places au centre-ville.

Le Canton a confirmé la volonté de mettre en œuvre la nouvelle politique de tarification des P+R en 2024.

5.1 Focalisation sur le centre-ville

Le centre-ville est au cœur de nombreux enjeux. Son paysage urbain va évoluer de manière significative dans le contexte de la mise en œuvre du projet de réaménagement des Jeunes-Rives et de la construction du bâtiment UniHub (Université de Neuchâtel) avec leurs conséquences en matière de gestion du stationnement.

Le secteur du centre-ville est traité ici de manière spécifique, en raison des changements majeurs prévus qui impacteront la vie économique, sociale, culturelle et touristique.

Dans ce contexte, la politique de stationnement actuellement pratiquée au centre-ville incite peu à la transition vers d'autres modes de transport que la voiture et va à l'encontre des objectifs à atteindre.

Le trafic de recherche de stationnement en surface est favorisé par la gratuité (zone bleue) ou des tarifs sensiblement inférieurs à ceux pratiqués par les parkings en ouvrage ainsi que par une fréquence modérée des contrôles¹⁷ qui entraîne également des abus d'utilisation des places en voirie.

Cette dynamique renforce le trafic et ses nuisances, péjorant indéniablement l'espace public, sans apporter de plus-value en termes d'attractivité.

Le défi principal est de garantir un accès fluide et plaisant au centre-ville par tous les modes de transport en privilégiant toutefois les transports publics et la mobilité douce. L'objectif est d'augmenter la valeur de l'espace public grâce à des aménagements qui renforceront l'attractivité économique, sociale et environnementale de notre ville.

La 3^e étape du Plan de stationnement de l'ancienne Ville de Neuchâtel¹⁸ prévoyait la mise en œuvre dès 2009 de mesures permettant d'atteindre les objectifs fondamentaux suivants :

- satisfaire de manière volontariste les différents types d'usagers selon les secteurs (par exemple le centre-ville);
- favoriser le transfert modal, tant à l'échelle locale (ville de Neuchâtel) que régionale (agglomération de Neuchâtel), entre autres par le biais de parkings d'échange de type P+R à développer en périphérie de la ville et dans les autres communes de l'agglomération de Neuchâtel;
- limiter les nuisances du trafic automobile par une gestion du stationnement visant à contenir le trafic aux heures de pointe et à minimiser le trafic à la recherche de places;
- contenir le stationnement des pendulaires à destination de la ville de Neuchâtel en coordination et en accord avec la politique (amorcée en 2001/2002) de réalisation et d'exploitation de parkings P+R à l'échelle de l'agglomération de Neuchâtel.

¹⁷ La Sécurité, avec son effectif actuel, n'est pas en mesure de contrôler chaque jour toutes les zones du périmètre d'étude et doit donc répartir les différentes zones dans le temps.

¹⁸ Présentée au Conseil général en 2006 et complétée en 2008 : Rapports 06-008 et 08-202.

Aujourd'hui force est de constater que tous les objectifs demeurent pertinents et que les mesures déployées jusqu'ici n'ont pas permis de les atteindre ou alors seulement très partiellement.

Pour y parvenir à l'avenir, la première mesure à prendre consiste simplement à appliquer de manière plus systématique les règles de gestion actuellement en vigueur.

En second lieu, des mesures d'accompagnement sont en cours de préparation pour favoriser des alternatives avantageuses à l'utilisation de la voiture au centre-ville (aménagement pour les modes doux, vélos en libre-service, stratégie cantonale P+R, augmentation de l'offre de transports publics, etc.). Enfin, une nouvelle politique tarifaire plus cohérente, au centre-ville comme dans l'agglomération au sens large, permettra d'inciter au transfert modal le plus en amont possible du lieu de destination tout en privilégiant le stationnement en ouvrage plutôt qu'en surface.

La mise en place concertée de la présente stratégie doit permettre:

- 1) d'achever l'application des mesures de la 3^e étape du plan de stationnement de l'ancienne commune de Neuchâtel, en vue d'atteindre les objectifs précités;
- 2) de poursuivre et développer la mise en place de mesures d'accompagnement, afin d'améliorer les incitations au transfert modal ou à la multimodalité.

5.2 Situation actuelle sur la commune

L'offre en stationnement automobile, les règles de gestion en vigueur, la demande et le nombre de vignettes distribuées sont présentés sous forme de bilan global et détaillé dans les annexes 4 à 8. Elles sont issues d'enquêtes de stationnement qui, pour certaines, ont déjà été présentées par l'ancienne commune de Neuchâtel. Elles restent valables de manière générale, à l'exception des chiffres d'occupation des parkings en ouvrage qui ont été actualisés avec les données comprises entre 2019 et 2022, ainsi que par des comptages complémentaires effectués depuis la fusion.

En synthèse, on constate que Neuchâtel propose une offre globale de stationnement supérieure à la moyenne des villes comparables, à un tarif inférieur. Les tarifs horaires actuellement pratiqués en voirie et le coût des vignettes de stationnement ne sont plus en adéquation avec le prix du marché et le coût réel de l'usage du domaine public (cf. Annexe 4.1.5 «Comparaison avec la situation de villes analogues»). Il y a ainsi un différentiel de prix excessif entre l'offre en surface sur domaine privé, où les abonnements varient de 600.- à 1'200.- francs par an, et le coût des vignettes sur le domaine public qui va à l'encontre des objectifs poursuivis en termes de report modal.

Les évaluations menées sur les parkings en ouvrage actuels et les P+R construits dans les années 1990 révèlent une sous-utilisation notable qui offre un fort potentiel en matière de report de stationnement. Plus précisément, on constate que le parking de La Maladière est nettement sous-exploité pendant les heures de journée, une tendance qui est également observable pour tous les parkings durant les heures nocturnes.

Le paysage du stationnement est appelé à évoluer pour répondre aux besoins en matière de fluidité de la circulation, d'accessibilité et de sécurité, d'attractivité de l'espace public et d'amélioration de la qualité de vie. Les mesures d'accompagnement prévues dans le cadre de la stratégie globale doivent donc offrir et valoriser des alternatives de qualité, pratiques, économiquement viables et intéressantes, voire attractives, tout en ajustant progressivement la tarification du stationnement à la réalité économique du coût des infrastructures, de leur entretien et de leur exploitation.

Le programme d'actions qui découle de ces mesures d'accompagnement est décliné dans les pages suivantes.

5.3 Principes directeurs

Le rééquilibrage de l'espace sur le domaine public doit permettre de mieux tenir compte de l'évolution des tendances dans le domaine de la mobilité (chapitre 3.2.) et de la demande croissante en matière d'aménagements attractifs de l'espace public, de loisirs, perméables, végétalisés, sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicap.

Dans le même temps, une offre de stationnement en ouvrage suffisante est maintenue, voire développée, en particulier pour la clientèle des acteurs économiques et culturels, pour les événements attirant un public loin à la ronde ou encore pour les touristes de passage, ainsi que pour libérer de l'espace public en surface au profit d'aménagements qualitatifs. À noter aussi que les parkings en ouvrage, actuellement très peu utilisés la nuit, disposent aussi d'un potentiel pour ces tranches horaires spécifiques, et qu'ils s'équipent de plus en plus de bornes électriques de recharge, ce qui peut les rendre intéressants pour les résident-e-s des quartiers concernés.

Sur le domaine public du secteur, les places maintenues seront prioritairement attribuées aux usages particuliers (personnes à mobilité réduite, véhicules d'urgence, livraisons, etc.), à l'instar de ce qui a été réalisé aux abords immédiats de la zone piétonne ou au sud de la gare, ainsi qu'aux résident-e-s.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

À court comme à long terme, la politique de stationnement de notre commune s'articulera donc autour des deux principes suivants:

- le stationnement privé sur domaine privé;
- le stationnement public sur domaine public ou privé.

Ces principes directeurs traduisent la volonté exprimée par votre Autorité dans le cadre du projet de réaménagement des Jeunes-Rives et par les Autorités cantonales dans le cadre du projet UniHub, ainsi que dans certaines des motions proposées au classement dans le cadre du présent rapport.

VISION

Le stationnement automobile est géré de manière différenciée selon les secteurs et selon l'usage (résidentiel, services et livraisons, places pour handicapé-e-s), loisirs et achats, pendulaire, etc.). Dans les centralités, il est principalement concentré dans les parkings en ouvrage.

OBJECTIFS

Encourager l'utilisation des P+R et des parkings en ouvrage

ORIENTATIONS DES MESURES

- Répondre aux besoins des différents types d'usager-ère-s (pendulaires, clientèle, etc.)
- Mettre en place une politique tarifaire incitative, coordonnée à l'échelle cantonale.
- Améliorer la desserte en transports publics des parkings relais et des P+R

Libérer l'espace public des véhicules statiques, en particulier dans les centralités

- Reporter le stationnement de commodité sur voirie dans les garages privés
- Remplacer le stationnement sur DP gratuit (zone bleue) par un régime payant, y compris pour les deux-roues motorisés (gratuit pour détentrices et détenteurs d'une vignette)
- Appliquer de manière plus systématique les critères d'octroi des vignettes
- Appliquer le principe des quotas d'attribution de vignettes dans certains quartiers critiques
- Prendre en compte les besoins logistiques

Le développement des mesures et leur mise en œuvre s'articulent autour des leviers suivants :

- Collaboration avec le Canton, les transports publics et les actrices et acteurs de la mobilité pour le renforcement des dessertes et le développement d'offres combinées incitatives pour les liaisons entre les P+R et les centralités.
- Dialogue et coordination avec les responsables des parkings en ouvrage du centre-ville (y compris Maladière), en lien avec l'offre disponible et son développement.

- Adaptation de la politique tarifaire globale et des règles de gestion du stationnement.
- Dialogue et développement de partenariats éventuels avec les acteurs du centre-ville pour la mise sur pied, si nécessaire, de solutions avantageuses et incitatives permettant de favoriser les liaisons entre les zones de report de stationnement et les centralités.

Plusieurs mesures sont déjà en cours d'implantation (cf. chapitre 5.4).

Sur la base du nouveau règlement d'exécution de la loi cantonale sur les constructions (RELConstr), qui entrera en vigueur le 1^{er} octobre 2023, le nouveau PAL fixera les règles en matière de stationnement sur les lieux de travail et d'habitation. Cette orientation réduit le nombre de véhicules privés en voirie, correspondant à l'objectif de réduction du trafic routier visant à atteindre la neutralité carbone inscrite dans le Plan Climat Cantonal.

Le nouveau règlement intègre désormais également des exigences en termes de stationnement pour les deux-roues motorisés, ce qui n'était pas le cas auparavant. Par ailleurs, les véhicules partagés de type « Mobility » seront encouragés pour réduire les besoins des ménages en véhicules privés: selon l'étude «Evaluation Car-sharing»¹⁹, un véhicule partagé peut remplacer dix voitures privées.

L'octroi des vignettes aux résident-e-s devra être en adéquation avec les nouvelles règles de gestion présentées au chapitre 5.3.3.

5.3.1 Schéma de tarification

Comme indiqué au chapitre 5.4, pour favoriser le report modal et la multimodalité, la tarification du stationnement doit être coordonnée aux niveaux régional et cantonal. Le stationnement devient plus avantageux à mesure que l'on s'éloigne des centres et pôles économiques. En ville, il doit être limité dans le temps et situé prioritairement en ouvrage pour préserver l'espace public.

Les tarifs pratiqués en voirie doivent être cohérents et coordonnés avec ceux pratiqués en ouvrage pour limiter drastiquement le trafic de recherche de stationnement et réduire les nuisances qui en découlent. La politique de stationnement prévoit des tarifs dégressifs en fonction de la distance au centre-ville et aux centralités locales, avec des tarifs distincts pour les quartiers d'habitation, les parkings au centre-ville, en voirie ou en ouvrage, et le P+R.

¹⁹ «Évaluation Car-Sharing », Institut Interface, 2020

Cette stratégie incite les pendulaires à utiliser les parkings P+R proches de leur domicile et les visiteuses et visiteurs à opter pour les parkings en ouvrage. La desserte, la cadence et la tarification, au sens large, devront favoriser l'usage des P+R et parkings en ouvrage, viseront à inclure le déplacement jusqu'au centre-ville, tandis que le stationnement en voirie sera limité dans le temps (dépose-minute et max. 15 ou 30 minutes), en tenant compte des besoins spéciaux (personnes à mobilité réduite). Les discussions sont en cours avec le Canton, transN et OndeVerte.

Le nouveau système de tarification doit contribuer à la réduction du trafic et de la pression sur le stationnement dans les centralités, notamment en incitant fortement les pendulaires à utiliser les parkings P+R, en combinaison avec d'autres modes de transport, le plus en amont possible. Cette amélioration de la fluidité du trafic urbain renforcera l'efficacité des transports en commun et rendra les alternatives de mobilité plus attrayantes.

Ces règles de gestion, déjà prévues dans la 3^e étape du plan de stationnement, diminueront les abus et favoriseront la disponibilité en places de stationnement pour les résident-e-s comme pour les visiteurs et visiteuses (rotations plus rapides). Par ailleurs, les zones bleues aux abords du centre-ville devront être remplacées par du stationnement avec horodateur.

Au final, la suppression de quelque 500 places aux Jeunes-Rives et sur le site de Panespo doit conduire d'une part à une meilleure utilisation des parkings en ouvrage existants et, d'autre part, au «captage» des pendulaires en amont, dans les trois P+R existants, auxquels s'ajouteront les P+R développés par le Canton hors du périmètre communal.

5.3.2 Adaptation de la tarification des P+R

La commune de Neuchâtel est associée à l'élaboration de la stratégie cantonale de tarification des P+R, qui vise à favoriser un report modal des TIM vers les TP, le plus en amont possible du point d'origine. Dans cet esprit, cette stratégie de tarification prévoit un tarif dégressif dépendant de la distance aux centralités. Plus le stationnement est proche des centralités, plus les coûts de stationnement seront élevés.

Relevons que dans le cadre de ce processus, les dialogues menés avec les partenaires en matière de transports publics (TransN, OndeVerte, CFF) ont permis d'établir la pertinence et la viabilité d'un billet combiné « stationnement-transports publics ».

Cette stratégie cantonale est en cours de développement. Elle propose une tarification coordonnée à l'échelle du canton, tout en s'appuyant sur

les infrastructures des transports publics et des parkings P+R existants à proximité de certains arrêts de transports publics.

5.3.3 Révision des règles de gestion

La nouvelle politique de stationnement TIM vise à assurer une mobilité équilibrée pour l'accessibilité du centre-ville, tout en réduisant l'emprise du stationnement en surface sur le domaine public et le trafic parasite de recherche de places. Elle conduit à valoriser de manière significative l'attractivité du centre-ville, tout en maintenant une offre suffisante de stationnement, essentiellement en ouvrage. Elle cherche à améliorer la qualité de l'air, réduire les îlots de chaleur, la congestion et le bruit, et promouvoir des modes de déplacement alternatifs et sécurisés. La réduction de l'emprise du stationnement libère de l'espace pour les activités socio-économiques, embellit le domaine public et permet de diminuer les îlots de chaleur.

Pour atteindre ces objectifs, il est essentiel d'appliquer avec justesse les mesures de la 3^e étape du plan de stationnement, soit de remplacer le stationnement gratuit par un régime tarifé favorisant les courtes durées tout en maintenant les avantages pour les détenteurs et détentrices de vignette. Les règles d'attribution des vignettes doivent être équitables (une seule vignette accordée par ménage, accompagnée d'une attestation de l'indisponibilité d'une place privée), avec un quota basé sur l'offre disponible et une liste d'attente en cas de demande supérieure.

Les objectifs généraux sont déclinés en objectifs par secteur:

Secteur	Objectifs sectoriels
Centre-ville - Voirie	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place une tarification favorisant l'utilisation des parkings en ouvrage Limiter la durée de stationnement pour dissuader les pendulaires (illimité avec vignette résident-e-s) tout en facilitant l'accès à la clientèle de courte durée
Centre-ville – Parkings souterrains	<ul style="list-style-type: none"> Capter les client-e-s et visiteur-euse-s Privilégier le stationnement souterrain plutôt qu'en voirie Viser au maintien d'une tarification attractive
P+R en entrée de ville	<ul style="list-style-type: none"> Capter les pendulaires et favoriser le stationnement des véhicules en dehors du centre-ville Mettre en place une tarification pratique, attractive et avantageuse pour les pendulaires comparativement à celle appliquée au centre-ville, sans obligation de posséder un abonnement TP Faciliter l'achat combiné P+R/ticket TP Développer progressivement l'attractivité des P+R en les équipant de bornes de chargement électrique

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

	<ul style="list-style-type: none">• Coordonner la stratégie de gestion des parkings de délestage avec la stratégie mise en place par le Canton afin de favoriser les déplacements durables
Quartier d'habitation	<ul style="list-style-type: none">• Mettre en place d'une tarification privilégiant les résident-e-s bénéficiant d'une vignette plutôt que les pendulaires.• Maîtriser le stationnement des habitant-e-s (contrôle plus strict de l'octroi des vignettes).
Écoles	<ul style="list-style-type: none">• Assurer la sécurité des élèves en limitant l'offre en stationnement aux abords des établissements scolaires et en réduisant les passages dangereux utilisés abusivement par les « parents taxis ».• Inciter à l'utilisation des modes doux et des transports publics

Les objectifs définis s'appliquent dans la globalité. Ils peuvent toutefois faire l'objet d'exceptions en fonction des besoins et contextes liés aux spécificités des secteurs (par exemple des stationnements dédiés aux achats minute, dépose-minute, livraisons, etc.).

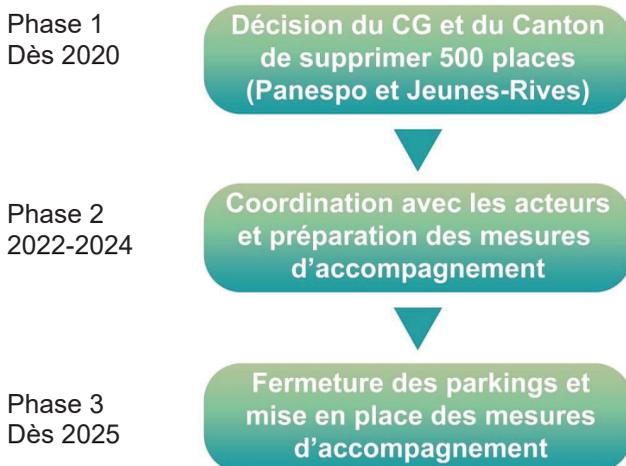
Le tarif horaire du stationnement en centre-ville sur voirie devra évoluer de manière à atteindre celui des parkings en ouvrage. Le suivi et l'analyse du stationnement permettront de déterminer la nécessité d'une adaptation des tarifs en fonction de l'évolution de l'occupation. Cette nouvelle politique de tarification s'inscrit dans une démarche incitant les conductrices et conducteurs à utiliser les parkings en ouvrage, contribuant ainsi à réduire les nuisances du trafic parasite dû à la recherche de places en surface. Il en découlera également une augmentation des recettes en faveur de la Ville.

Les objectifs sectoriels sont traduits en règle de gestion dans le tableau présenté en page suivante. Celui-ci indique uniquement des principes de tarification et non des montants puisqu'à ce stade, les tarifs pour les différentes configurations de stationnement ne sont pas arrêtés.

Secteur	1ères minutes gratuites	Durée maximale	Tarification		Stationnement illimité
			De jour 7h-21h	De nuit 21h-7h	
Centre-ville voirie		 2 heures			Vignette ZXX Du ... au ... Habitants uniquement
Parking souterrain • gestion privée • les tarifs et les amplitudes horaires varient selon les parkings					Abonnement Type I mensuel Habitants et travailleurs
P+R • stationnement gratuit le week-end, excepté Nid-du-Crô durant l'ouverture de la piscine extérieure					Abonnement ZXX Habitants et travailleurs
Quartier d'habitation					Vignette ZXX Du ... au ... Habitants uniquement

5.4 Plan d'action

La mise en œuvre des mesures est séquencée en 3 étapes :



5.4.1 Phase 1 (dès 2020)

Dans le cadre de la validation du rapport sur les Jeunes-Rives, le Conseil général a décidé de fermer le parking des Jeunes-Rives.

En parallèle, le Canton développe un projet pour l'extension du campus de l'université qui impliquera la suppression du parking de Panespo en principe dans le courant de l'année 2025.

Sur cette base et compte tenu de l'urgence, la Ville de Neuchâtel a établi un état des lieux de l'offre et de la demande en stationnement afin d'anticiper les mesures d'accompagnement à prévoir à court terme.

Plusieurs mesures pour encourager le report modal ont déjà été progressivement introduites ces dernières années, à savoir :

- **le renforcement de l'offre TP** (nouvelle ligne 120-122 avec la liaison Vauseyon-Gare de Neuchâtel);
- l'offre de subventionnement aux habitantes et habitants de la commune pour l'achat d'abonnements annuels de transports publics;
- **la mise aux normes LHand** des quais de bus;
- **la mise en place de stations de vélos et de vélo-cargos** en libre-service (NeuchâtelRoule) à proximité des arrêts de bus et des P+R;
- **le développement du stationnement cyclable sur le domaine public;**
- **l'amélioration des aménagements cyclables** notamment le long de l'axe du PDCMC²⁰.

Ces mesures répondent aux besoins d'accompagnement liés notamment au changement des modalités de stationnement à venir.

5.4.2 Phase 2 (2022 à 2024)

Les mesures réalisées en phase 1 ont été ou seront développées et renforcées en phase 2.

Il s'agit notamment (les listes ne sont pas exhaustives):

- du maintien et/ou du développement des mesures visant à:
 - favoriser l'utilisation des **transports publics** : offres de subvention de l'abonnement TransN, mesures constructives (Lhand, réaménagement arrêts de bus, priorisation des TP, allègement de la charge TIM et/ou fluidification du trafic sur certains parcours, etc.);

²⁰ Plan Directeur Cantonal de la Mobilité Cyclable - Définition en Annexe 1

- favoriser l'utilisation de la **mobilité douce**: aménagements piétons et cyclables, tels que par exemple: « re-piétonnisation » de la zone piétonne, construction de la Ficelle (Corcelles-Cormondrèche) et aménagements au sud des voies ferrées à Peseux, augmentation régulière du stationnement vélos et deux-roues sur l'ensemble du territoire, dont une nouvelle vélostation au Centre-ville, mise en conformité PDCMC d'axes de transit importants, avec maintien du stationnement TIM en surface (rue des Parcs), amélioration des aménagements routiers (par. ex. giratoires de la Maladière et de Monruz), amélioration des parcours cyclables sur voirie (autorisation de tourner à droite à certains feux rouges, sas de présélection, contresens cyclables, bandes cyclables, etc.), amélioration de la sécurité (par exemple par la réduction de la vitesse maximale autorisée, la création de zones de rencontre, la fermeture au trafic motorisé à la rue Beauregard ou encore la mise en conformité de traversées piétonnes, l'installation de pompes à vélo publiques, etc.
- de la poursuite des **travaux d'analyses et de comptages**, la réalisation d'études et de bilans, en particulier concernant le trafic de transit et le stationnement ; en particulier, poursuite du monitoring des évolutions de tous les modes de transport, comptages complémentaires vers les jonctions autoroutières afin d'alimenter le plan directeur mobilité, étude de faisabilité du report du trafic de transit en surface sur les axes principaux (autoroute), etc. ; ces éléments participent à l'alimentation du plan directeur de mobilité, élaboré en coordination avec le PAL;
- des **travaux de concertation** avec les différentes parties prenantes en vue de la fermeture des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo, dans le cadre de comités de pilotage, d'organes de coordination ou de dialogue établis, de conseils d'administration ou de rencontres régulières ou ponctuelles. Cela concerne en particulier les autorités et services cantonaux, les instances régionales (RNL et Val-de-Ruz en particulier), les compagnies de transports publics (TransN et CFF notamment), les associations de mobilité, les associations de quartier et les propriétaires de parkings en ouvrage (en particulier Port, Gare et Maladière);

- de la mise sur pied d'un **groupe d'accompagnement ad hoc** en vue de la fermeture des parkings, comprenant notamment la Ville et ses principaux offices concernés, le Canton et ses services concernés, TransN, les Associations de mobilité (ATE, Mobilité piétonne, TCS, Pro Vélo, Citrap), les Associations de commerçants du Centre-ville et les Associations de quartier concernées.

Le groupe d'accompagnement se réunira dès l'été 2023 pour échanger et se concerter sur les mesures d'accompagnement et leur financement. Il sera organisé en sous-groupes de travail afin d'assurer une gestion efficace des tâches et permettre une coordination et une utilisation optimale des ressources et domaines d'expertise des diverses parties impliquées. Une communication coordonnée sera définie en fonction de l'avancement des travaux. Les différentes actions prévues (liste non exhaustive), identifiées sur la base des travaux effectués ou repris et actualisés dès 2021, portent sur:

- le développement de la stratégie cantonale P+R par le Canton avec la participation des Communes (mise en place d'une tarification «stationnement-transport» coordonnée au niveau cantonal);
- l'amélioration de l'offre TP et la tarification combinant P+R et TP sur territoire communal;
- l'amélioration de l'offre de mobilité cyclable, aménagement d'itinéraires sécurisés et attractifs (amélioration de l'offre vélos en libre-service et mise à disposition de vélos-stations pour les usager-ère-s privé-e-s dans les P+R);
- l'application des règles de gestion de stationnement (mise en œuvre des mesures de la 3e étape du plan de stationnement);
- l'introduction d'une politique tarifaire en cohérence avec les objectifs fixés (réduire la circulation et l'impact au sol du stationnement, financement des mesures d'accompagnement);
- la mise en place d'autres mesures incitatives et/ou d'accompagnement (dialogue et collaboration avec différentes institutions impliquées ou autres intéressées).

5.4.3 Phase 3 (dès le 1er janvier 2025)

La phase 3 sera consacrée à la mise en place des mesures concertées avec les différentes parties prenantes impliquées dans la phase 2. Ces mesures viseront:

- **au développement et renforcement de l'offre** en transports publics et mobilité cyclable électrique pour rejoindre le centre-ville, si nécessaire (notamment depuis les parkings P+R et la Maladière, conformément aux travaux déjà en cours);
- à la mise en œuvre de la nouvelle **stratégie cantonale P+R²¹**;
- à **l'aménagement d'itinéraires sécurisés et attractifs** pour les modes doux;
- à la **mise en place de vélostations et de vélos** en libre-service dans les secteurs non équipés le long de l'axe phare du PDCMC (avec renforcement de la flotte de vélo-cargos);
- à l'installation de **bornes de recharge** pour véhicules électriques dans les P+R.

Relevons qu'en général, lors d'une modification ou de la suppression d'un dispositif ou d'une infrastructure de mobilité, telle qu'un parking, une partie du trafic ne se reporte pas, mais disparaît simplement: les usager-ère-s peuvent adapter leur comportement en choisissant un autre itinéraire, un autre mode de transport, en reportant leur déplacement, etc. Dans ces cas, une partie du trafic disparaît totalement et on parle alors d'« évaporation du trafic »²². Il faut donc s'attendre à ce que le nombre de places de parcs supprimées avec les deux parkings amenés à disparaître soit supérieur au besoin de report effectif sur les différents sites prévus à cet effet.

Les deux chapitres suivants analysent l'offre et la demande en stationnement au centre-ville et dans les P+R situés en entrée de ville, en semaine et le samedi. Il convient de signaler que les valeurs sont valables pour des journées types représentatives et ne tiennent pas compte d'éventuelles manifestations exceptionnelles. Dans ces cas spécifiques, les organisateur-trice-s sont tenu-e-s d'appliquer un plan de mobilité adapté au contexte et coordonné avec les services de notre commune.

²¹ La stratégie cantonale P+R, en cours de préparation, a pour but de favoriser un report modal des TIM vers les TP le plus en amont possible du point d'origine, ceci afin de diminuer les nuisances de trafic dans les localités et de valoriser leur image. Le système P+R s'adresse prioritairement à la population non directement desservie par les TP. La Ville de Neuchâtel participe, avec d'autres communes, aux travaux d'élaboration de la stratégie cantonale en question.

²² Mobilservice « Nouvelle étude sur l'évaporation du trafic », 01.12.2022

La Ville prévoit un accompagnement en termes de logistique et de communication pour inciter les visiteurs à se rendre à la manifestation en transports publics ou en mobilité douce. Celles et ceux qui arrivent en voiture seront redirigés vers les parkings existants adéquats, voire d'autres parkings aménagés spécifiquement et desservis par un système de navettes, à l'exemple des mesures prises déjà aujourd'hui pour les grandes manifestations à Neuchâtel (Fête des Vendanges, Festi'Neuch) et ailleurs (Fête des Vignerons, Montreux Jazz Festival, etc.).

5.4.4 Analyse offre / demande en semaine

En semaine, 90% des utilisatrices et utilisateurs du parking des Jeunes-Rives sont des pendulaires et 10% sont lié-e-s au trafic interne à la commune. Comme illustré dans la figure 19 en page suivante, la demande de stationnement se répartit principalement entre les parkings P+R situés aux abords de la ville (Serrières, Pierre-à-Bot, Nid-du-Crô) et les parkings en ouvrage. Le parking de la Maladière dispose d'une capacité résiduelle importante, et sa proximité immédiate avec le parking de Panespo et les Jeunes-Rives représente une alternative simple, particulièrement adéquate pour les utilisatrices et utilisateurs actuels des deux parkings voués à disparaître.

Ainsi, en semaine, même sans la mise en place des mesures d'accompagnement de la phase 1, il ressort que **l'offre (résiduelle) de stationnement permet déjà de répondre à la demande maximale** de stationnement.

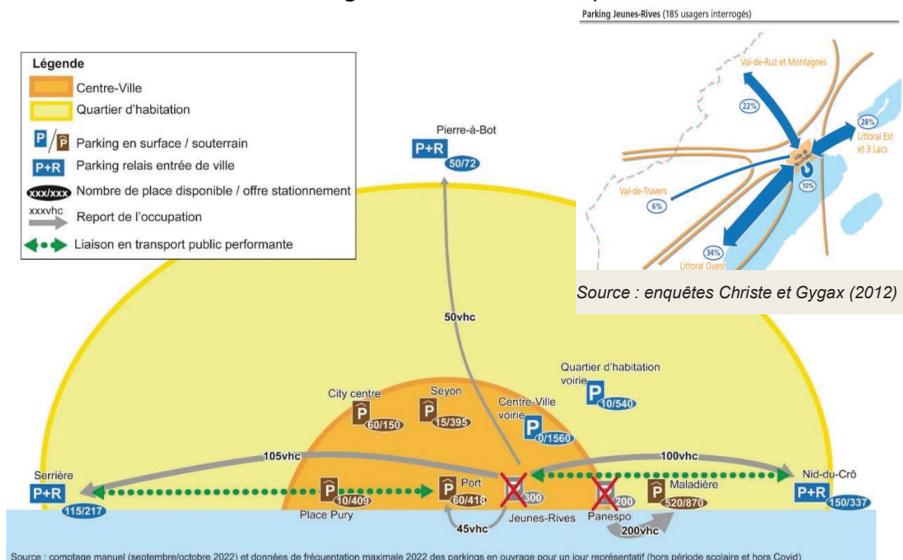


Figure 19 - Report de la demande stationnement en semaine

5.4.5 Analyse offre / demande le samedi

La figure 20 ci-après illustre l'offre et la demande en stationnement automobile, un samedi. On peut constater que la demande de stationnement ce jour-là est générée principalement par les résident-e-s, les client-e-s et les visiteur-euse-s du Centre-ville: la prise en compte des P+R n'est donc pas pertinente pour cette analyse.

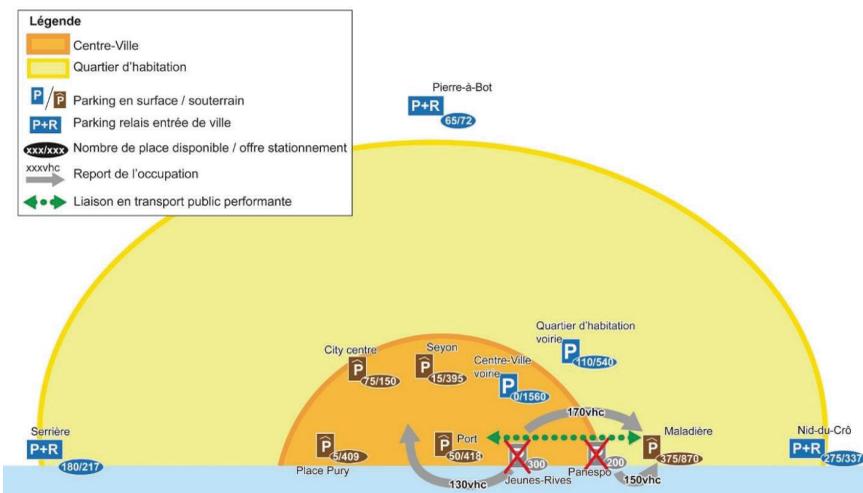


Figure 20 – Report de la demande de stationnement

La redirection des usager-ère-s des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo vers les P+R situés aux abords immédiats du centre-ville (P+R de Serrières et du Nid-Du-Crô) ainsi que vers le parking en ouvrage de la Maladière pourrait être facilitée par la mise en place d'une tarification combinée stationnement-transports publics ainsi qu'une amélioration de la desserte TP vers le centre-ville (la fréquence de la ligne 121 est actuellement de 15 minutes toute la journée). Des discussions sont actuellement en cours avec le Canton, TransN et Onde Verte dans ce sens.

5.5 Chaîne de déplacement

Les comportements des automobilistes ne sont pas figés et dépendent de la réalité sur le terrain. Si une option devient moins attrayante (prix, temps de trajet, congestion, etc.), ils et elles choisiront une alternative, que ce soit un autre lieu de stationnement, un moyen de transport différent, voire un changement de domicile ou d'emploi.

La figure 21 présentée en page suivante illustre les options de déplacement offertes par la politique de stationnement proposée, la stratégie cantonale P+R, et les aménagements pour les modes doux et collectifs. Cette représentation met en avant les divers modes de transport pour se rendre en ville et les équipements de stationnement disponibles. Il est crucial de comprendre et valoriser ces options afin de promouvoir la transition vers des modes de transport durables et améliorer la qualité de vie de chacune et chacun.

Le Service de la protection et de la sécurité prévoit de déployer en 2024 une application évolutive pour faciliter le paiement du stationnement en voirie. Elle permettra, à terme, de connaître le nombre de places de stationnement disponibles, la signalisation, les horaires des transports en commun et **d'orienter** les usagers dans leur choix de mode de transport pour leurs déplacements quotidiens.

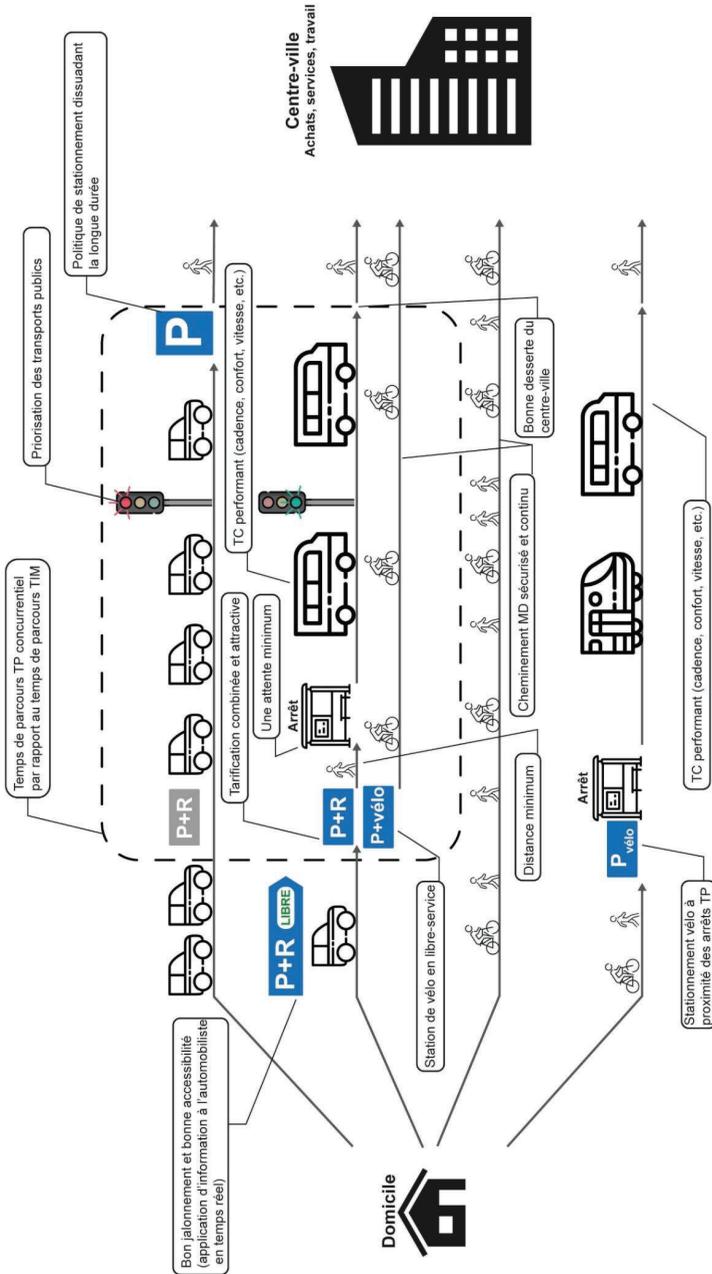


Figure 21 - Chaîne de déplacement selon le mode de transport

6. Promotion et communication proactive

Pour assurer le succès des mesures proposées, il est nécessaire de mettre en place des actions d'information et de promotion des nouvelles solutions.

Les actions suivantes sont prévues à cet effet:

Pour les automobilistes:

- Déploiement et promotion de l'application fournissant des informations sur l'offre de stationnement et les tarifs pour la ville de Neuchâtel (cf. chapitre 5.5) et permettant le paiement du stationnement;
- Installation de panneaux à message variable pour informer les automobilistes des possibilités de stationnement (offre disponible, achat combiné de billets de transport en commun, etc.);
- Diffusion d'un document de communication sur la nouvelle politique de stationnement;
- Mise en place d'un point de contact et d'une plateforme d'échange pour faciliter le dialogue avec les utilisateur-trice-s.

Pour les piéton-ne-s et personnes utilisant les transports publics:

La promotion de la marche se concentrera sur des actions ciblées pour certains groupes, tels que les élèves et les personnes âgées avec un accent sur les avantages de la complémentarité avec l'utilisation des transports publics. Le programme d'actions du Plan directeur de la mobilité pourra inclure des actions ciblées telles que:

- Campagnes de communication pour la mise en exergue des avantages de la marche lors des trajets quotidiens et la valorisation d'itinéraires sécurisés pour les écolières et écoliers.
- Valorisation et promotion de l'offre de subventionnement en cours pour l'achat d'abonnements annuels de transports publics et pour les utilisateurs occasionnels, promotion de l'application Fairtqi qui permet un paiement simplifié.
- Développement d'actions existantes: comme par exemple les marches exploratoires avec les personnes âgées.
- Élaboration d'un plan des itinéraires piétons indiquant les durées d'un point à un autre.

Pour la mobilité cyclable:

La promotion au sens large est essentielle pour ancrer une certaine "culture du vélo" dans les esprits et atteindre un report modal significatif.

Le programme d'actions du Plan directeur de la mobilité pourra inclure des actions de promotion ciblées telles que:

- Campagnes de communication: promouvoir sous diverses formes les avantages d'utilisation pour les déplacements quotidiens, éventuellement en combinaison avec d'autres modes de transport.
- Soutien d'actions existantes: valoriser les actions encourageant la pratique au quotidien auprès de toutes les générations.
- Aides financières ciblées: encourager l'achat et/ou l'entretien de certains types de cycles (à l'exemple des vélos-cargos).
- Élaboration d'un plan d'itinéraires cyclables : informer sur les temps de parcours d'un point à un autre à l'échelle de la commune fusionnée.

7. Réponses aux motions relatives à la mobilité

Les motions auxquelles il est répondu dans le présent chapitre sont issues du Conseil général des anciennes communes de Corcelles-Cormondrèche et de Neuchâtel avant la fusion. Les réponses apportées prennent en considération le nouveau territoire communal.

7.1 Motion n°325 «Pour l'agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d'autres quartiers périphériques de la Ville»

«Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et les moyens en vue d'agrandir la zone piétonne actuelle et de créer des zones piétonnes dans des quartiers périphériques, comme La Coudre, Serrières, la Rosière, Pierre-à-Bot-Acacias, etc.».

En 1979, Neuchâtel était la première ville de Suisse à se doter d'une grande zone piétonne. Plus de 40 ans plus tard, son périmètre n'a pour ainsi dire pas évolué, mais le centre-ville reste un attracteur régional important et apprécié. Cependant, le réseau routier au trafic dense qui encercle la zone piétonne constitue une césure forte entre celle-ci, les rives ainsi que les faubourgs.

Plus récemment, plusieurs zones de rencontre ont été mises en place dans certains quartiers résidentiels, dans le bourg de Corcelles et, dernièrement, à la gare de Neuchâtel (en phase test). Ces zones permettent la circulation de tous les véhicules à vitesse réduite, avec priorité accordée aux piétons. Leur lisibilité est relativement inégale: dans certains cas, un réaménagement complet donne une certaine lisibilité au caractère piéton de la zone, tandis que dans d'autres, notamment ceux qui n'ont pas bénéficié d'un réaménagement, le régime

de zone de rencontre priorisant les piéton-ne-s n'est pas toujours compris par les usagères et usagers.

Un projet de réaménagement de la place Numa-Droz et des axes adjacents, qui aurait permis de rétablir une certaine continuité entre la zone piétonne et ses abords (rives du lac et faubourgs) a été rejeté par la population en 2013.

Des réflexions sont en cours afin de tester par des aménagements transitoires des mesures visant à renforcer à court terme la continuité entre la zone piétonne et ses abords. Le principe consiste à mettre le secteur en zone 30 et à supprimer certains feux, de manière à fluidifier les traversées piétonnes sans péjorer l'écoulement du trafic routier. Ce fonctionnement, étudié du point de vue de la mobilité en coordination avec les services communaux et cantonaux concernés, pourrait être mis en place à l'horizon 2025. En parallèle, le Conseil communal est favorable à tester l'agrandissement de la zone piétonne de manière saisonnière, en fermant la rue de la Place-d'Armes pendant quelques semaines en été, lorsque le trafic est moins intense et que les activités culturelles et de divertissement justifient de rendre l'espace aux piéton-ne-s. Le concept et la durée restent à déterminer, mais les associations de mobilité (ATE, Citrap, Mobilité Piétonne, PRO VELO et TCS) et les services techniques cantonaux (SPCH et SCTR) ont accueilli favorablement cette mesure temporaire et réversible, sous réserve d'une validation politique et de la prise en compte de la possibilité d'une fermeture imprévue des tunnels, qui pourrait imposer le passage du trafic en surface²³.

Il existe également un potentiel de piétonnisation du faubourg du Lac: celui-ci implique toutefois la suppression du stationnement sur le domaine public qui devrait alors être au moins partiellement compensé par l'agrandissement du parking souterrain du Port sous la place Alexis-Marie-Piaget. Cette mesure permettrait le prolongement du Jardin-Anglais sur cette dernière. Ce projet est en cours d'analyse et ne pourra se réaliser qu'en partenariat, idéalement avec le Parking du Port actuel, et pour autant qu'un modèle de financement adéquat puisse être trouvé.

En ce qui concerne les zones de rencontre, plusieurs secteurs de la commune fusionnée se prêteraient bien à ce type de régime qui priorise les piétons tout en permettant le passage de véhicules. Comme il n'est pas possible de réaménager entièrement à court terme un nombre élevé de secteurs, des aménagements transitoires sont une solution.

²³ Ce point sera à discuter avec le Canton et l'OFROU. Dans le cas où les tunnels devaient être fermés de manière imprévue, le trafic pourrait s'écouler en régime « zone de rencontre ». Cela implique que les éventuels obstacles sur le gabarit routier (terrasses, mobilier urbain) doivent être facilement et rapidement démontables.

Afin de rendre les zones de rencontre perceptibles par les usagères et usagers, une stratégie d'aménagement urbain intégrant la mobilité, le mobilier urbain, le marquage au sol, la végétalisation et la prise en compte des usages est en cours d'élaboration.

En ce qui concerne les quartiers plus périphériques, comme le suggère le texte de la motion, la zone de rencontre est l'outil adéquat. Le Conseil communal a eu l'occasion de répondre sur ce point dans le cadre du rapport 23 -006, récemment traité par votre Autorité (p. 16-17) : « *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 à court et moyen terme notamment à la place de la Rosière (fin 2023) et sur le plateau de la gare (mise en place au printemps 2023 et prévue d'aménager de manière pérenne dans le prolongement de la phase test des circulations en cours), aux alentours du Temple et sur la place de la Fontaine de Peseux (2024-2025) 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 associations de quartiers 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.

La mise en œuvre progressive des mesures décrites dans la présente stratégie répond aux attentes exprimées par la motion, dont nous vous proposons le classement.

7.2 Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité»

Le Conseil communal est prié 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 impliquées dans la fusion avaient identifié des axes où une réduction de vitesse était nécessaire. La nouvelle commune de Neuchâtel a repris pleinement à son compte ces intentions et les ambitions des motionnaires en réduisant progressivement la vitesse à 30 km/h ou 20 km/h dans les zones de rencontre. Toutefois, certaines sections spécifiques conserveront une vitesse supérieure à 30 km/h, car une réduction de la vitesse n'a pas de sens (par exemple, sur des routes OFROU, cantonales ou communales en dehors des zones urbaines).

La démarche de réduction de vitesse, initiée avant la fusion des communes, est systématiquement intégrée aux chantiers d'aménagement urbain importants (tels que Portes-Rouges, Clos-de-Serrières, Beauregard, etc.) et aux interventions planifiées sur le domaine public. Cette approche permet d'adapter progressivement le dispositif tout en profitant des synergies en termes de planification, coûts et mise en œuvre. Les critères de vitesse appropriés sont basés sur la répartition du trafic entre les axes de transit (50 km/h ou 80 km/h hors localité) et les axes réservés au trafic riverain (20 km/h en zone de rencontre, 30 km/h en zone 30). Un dialogue régulier avec les services cantonaux, les sociétés de transports publics et les associations de mobilité ou de quartier permet de préparer et d'accompagner les modifications en cours ou prévues.

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. Lorsqu'un réaménagement complet de la chaussée n'est pas prévu, ces dispositifs peuvent se résumer à quelques éléments de marquage éventuellement complétés par du mobilier urbain ou de la végétation lorsque la situation s'y prête.

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

- rue de la Chapelle (Corcelles, réalisé);
- rue des Parcs et rue des Brévards;
- avenue Edouard-Dubois;
- axe Clos-de-Serrières – Tivoli-Port-Roulant – Évole;
- axe Martenet-Maillefer;
- centre de Valangin.

Notre Conseil est acquis à l'idée de créer des zones de rencontre dans les quartiers. Plusieurs zones de rencontre existent déjà dans la commune fusionnée, renforçant l'attractivité des centralités de quartier avec un caractère piéton tout en autorisant la circulation des véhicules à vitesse modérée. Certaines zones de la commune sont déjà interdites au trafic (dans certains cas avec des accès garantis aux riverain-e-s) sans être formellement des zones piétonnes ou de rencontre, comme le bourg de Valangin ou la rue de Beauregard dont un tronçon est autorisé uniquement à la mobilité douce. Ces dispositifs permettent de préserver la tranquillité dans les quartiers en empêchant le transit de véhicules motorisés. Des adaptations de signalisation ou de légers aménagements permettront de mieux identifier ces zones où les piéton-ne-s sont déjà prioritaires.

Lors de travaux d'entretien sur le domaine public, la question d'aménager des zones de rencontre sera systématiquement posée si les lieux s'y prêtent. L'aménagement de petites zones piétonnes, temporaires ou permanentes, doit être évalué au cas par cas, en prenant en compte les riverain-e-s et les commerçant-e-s. Les associations de quartier et les parties prenantes doivent être consultées pour s'assurer du soutien d'une large majorité des personnes concernées dans l'élaboration de tels projets.

Les graphiques en pages suivantes (figures 22 à 24) démontrent qu'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 50 km/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 communal²⁴. Le seul réseau communal urbanisé ouvert au trafic et limité à moins de 50 km/h, représente déjà 69% de sa longueur totale.

²⁴ 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 4 septembre 2023

Courant 2023, ce pourcentage s'élèvera à 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.

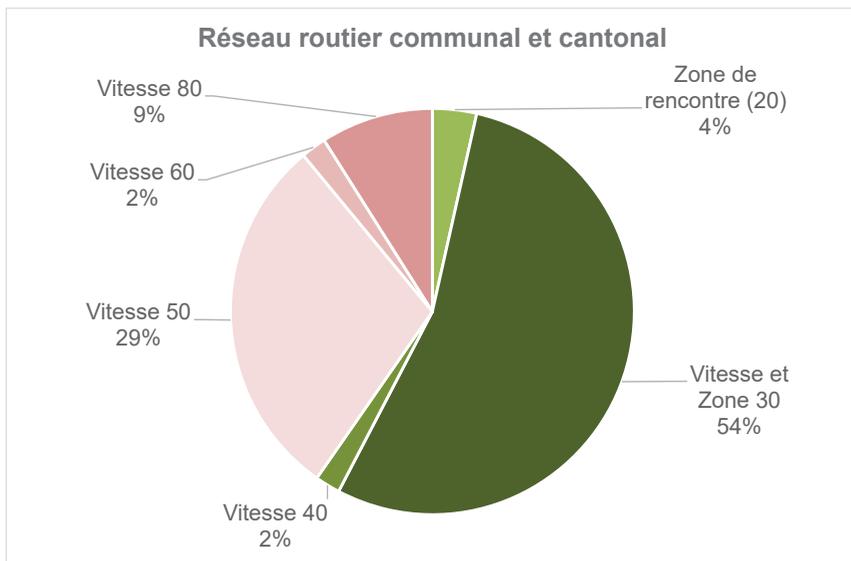


Figure 22 – Répartition à fin 2022 des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)

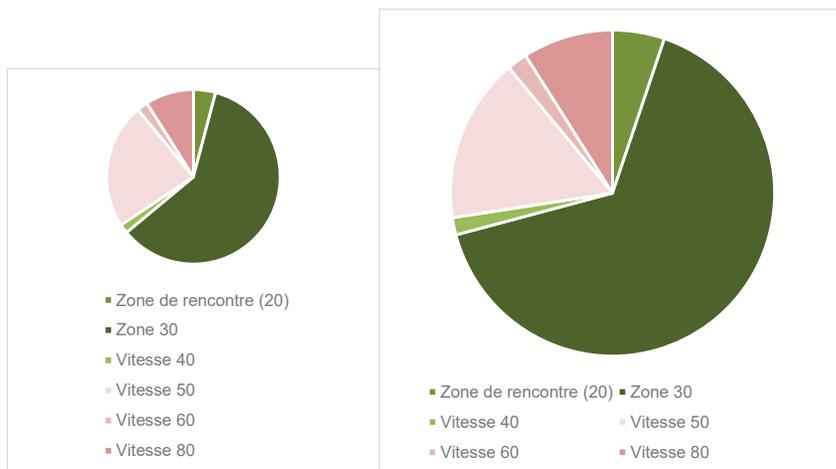


Figure 23 - Fin 2023 et fin 2024

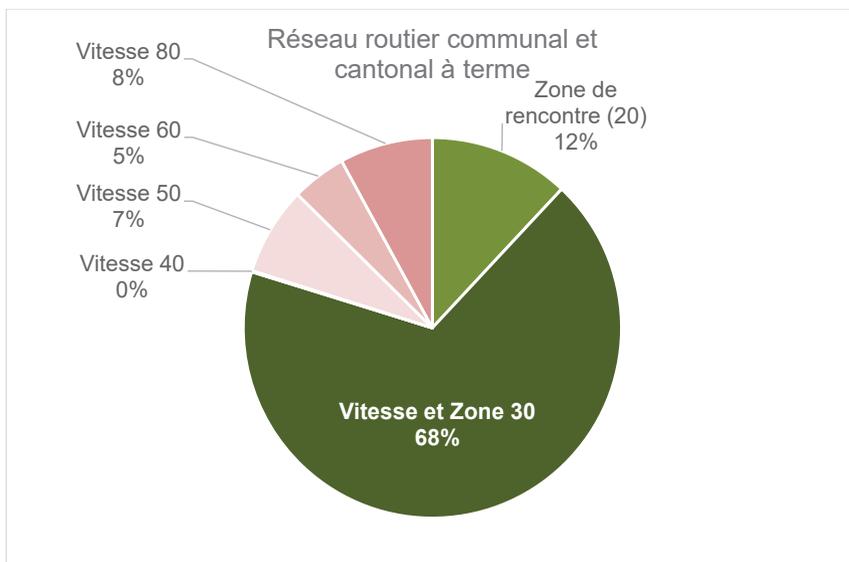


Figure 24- Répartition à terme des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)

À relever qu'une analyse inédite publiée en mars 2023 par le Bureau de prévention des accidents (BPA) en Suisse a montré que l'instauration de zones limitées à 30 km/h a permis de réduire le nombre d'accidents graves de 38% en moyenne. Le BPA a évalué pour la première fois l'efficacité de mesures touchant l'infrastructure routière, en se basant sur près de 600 zones 30 examinées. Le BPA recommande un "changement de modèle" dans la gestion de la circulation, avec une limitation de la vitesse à 30 km/h "partout où la sécurité routière l'exige". La transformation de carrefours en giratoires, l'installation de flèches de balisage noir et blanc dans les virages, la suppression de la ligne médiane et le marquage de bandes cyclables ont également permis de réduire le nombre d'accidents graves, de 63% à 78%.²⁵ Pour son analyse, le BPA s'est appuyé sur sa plateforme EVAMIR (évaluation des mesures d'infrastructure routière), créée en 2014 et fondée sur un système d'information géographique (SIG). Cette base de données contient des informations détaillées sur 2'500 mesures classées en 28 types, à l'échelle nationale. L'efficacité de sept types de mesures a pu faire l'objet d'analyses statistiques fiables.

²⁵ Cf. [Communiqué de presse BPA du 21.03.2023](#) et [rapport d'évaluation des Mesures d'Infrastructure Routière EVAMIR](#)

Rappelons encore que Neuchâtel est signataire de la Charte des villes suisses pour la mobilité et membre de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM). Le 16 mai 2023, cette dernière a publié une prise de position en faveur d'un abaissement de la vitesse générale à 30 km/h avec des exceptions à 50 km/h²⁶, Notre Commune soutient la démarche.

Les objectifs formulés dans le cadre de la présente stratégie et la mise en œuvre graduelle des mesures qui permettront de les atteindre répondent aux attentes exprimées par la motion, dont nous vous proposons le classement.

7.3 Motion n°330 «Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente»

«Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens d'établir une stratégie et une planification, dignes de ce nom, en matière de mobilité et de développement territorial à l'horizon 2030, voire au-delà. Il veillera en particulier à indiquer des mesures précises, chiffrées, et à accompagner sa stratégie d'un calendrier d'exécution des travaux nécessaires à sa réalisation».

Les anciennes communes qui ont fusionné pour former l'actuelle Ville de Neuchâtel présentaient une planification inégale en termes de mobilité et d'aménagement du territoire: certaines disposaient de plans directeurs relativement anciens, d'autres disposaient d'études spécifiques liées à la mobilité pour un secteur ciblé. Il manquait toutefois une vision coordonnée et actualisée entre l'aménagement du territoire, la mobilité, mais également d'autres secteurs tels que le paysage ou encore l'énergie pour ne citer que ceux-ci.

Aujourd'hui, la nouvelle commune de Neuchâtel élabore son Projet de territoire, qui répond à la partie principale de la motion et propose une vision coordonnée, notamment entre l'urbanisation et les transports. Ce Projet de territoire, qui tient compte des orientations définies dans le cadre de la présente stratégie de mobilité et de stationnement, pose les bases pour la révision du PAL qui devrait être finalisé en 2025. Ce dernier sera alimenté par le Plan directeur de la mobilité mené en parallèle, assurant ainsi une planification cohérente entre le développement du territoire et la mobilité. Le calendrier de la stratégie est présenté en annexe.

²⁶ Cf. [Communiqué de presse de la Conférence des villes pour la mobilité du 16.06.2023](#)

Ce rapport complète et clôture la réponse à la motion, déjà abordée dans le rapport n°22-021 du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat 184. Dès lors, nous vous proposons de classer la motion.

7.4 Motion n°333 « Étendre les « Marches exploratoires » à toute la population »

« Le groupe socialiste demande que le Conseil communal étudie la possibilité de mettre en œuvre des « marches exploratoires » dans les différents quartiers de la Ville de Neuchâtel, afin de mettre en lumière les besoins spécifiques de la population, en commençant par les enfants et en particulier ceux en situation de handicap, populations particulièrement vulnérables. Les écoles de la ville accueillent en effet des élèves en situation de handicap, quand ils n'en sont pas retirés par manque de moyen, ainsi que des institutions spécialisées rassemblant de nombreux jeunes (l'école spécialisée de la Fondation Les Perce-Neiges, l'Unité de formation du CERAS, Alfaset, Foyer handicap, ...). Cette présence constitue une opportunité pour offrir des solutions concrètes aux problèmes identifiés par les jeunes concernés et les professionnels qui les accompagnent. De même nous demandons au Conseil communal d'étendre l'étude à l'adresse des femmes et des aînés ».

La marche exploratoire est un outil reconnu et soutenu par notre Conseil qui permet d'identifier de manière très concrète les besoins des utilisateurs et utilisatrices d'un secteur ou d'un quartier. Le présent rapport ancre cet outil dans sa palette de mesures permettant d'atteindre les objectifs de notre stratégie de mobilité, en particulier en matière d'accessibilité et de sécurité.

Les marches exploratoires réalisées jusqu'ici (Serrières, La Coudre) ont mis un accent particulier sur les besoins des seniors pour leurs déplacements fonctionnels (notamment pour faire leurs courses) ou de loisirs (promenade) et se sont concrétisées par la pose de bancs relais ou l'adaptation de certains trottoirs par exemple. Par ailleurs, ces marches exploratoires complètent adéquatement l'offre de cours à l'attention des seniors pour l'utilisation des transports publics, de vélos électriques ou de prévention des chutes, proposées par les associations spécialisées ou promues par notre commune.

La question de l'inclusivité de l'espace public, permettant à toutes les diversités de la population de se déplacer aisément, agréablement et en sécurité, est une préoccupation majeure du présent rapport. Les personnes souffrant de handicap, à mobilité réduite ou âgées sont au cœur de différentes actions spécifiques, tout comme une attention particulière est portée aux enfants et aux élèves et à leur zone d'activité.

D'une manière générale, les secteurs scolaires et/ou plus généralement fréquentés par les familles feront ainsi l'objet d'une réflexion spécifique, avec par exemple l'évaluation des besoins en matière de déplacement avec des poussettes.

Ainsi, notre Conseil s'engage à poursuivre et à développer les marches exploratoires selon les opportunités liées aux réaménagements urbains ou lorsqu'un besoin est identifié dans un secteur spécifique, mais à minima au rythme d'un quartier par an. Dans cet esprit, notre Conseil vous remercie de classer la motion n°333.

7.5 Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo»

«Le Conseil communal est prié d'étudier les mesures, actions et incitations nécessaires pour réduire de 5% par an, à compter de 2020 et jusqu'en 2035, le trafic motorisé individuel sur son territoire. Il est également prié d'étudier la mise en place d'un système d'indicateurs chiffrés permettant de mesurer les progrès année après année. Le système d'indicateurs est basé sur le monitoring du trafic journalier moyen en ville de Neuchâtel du «géoportail du système d'information du territoire neuchâtelois» (sitn.ne.ch), complété par des mesures ponctuelles sur les routes secondaires dans les quartiers. Ceci dans le but de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports publics, afin de réduire l'impact climatique de la ville de Neuchâtel».

Le Conseil communal partage sur le fond la volonté et l'ambition de réduire fortement le TIM sur le territoire communal. Force est cependant de constater qu'il sera sans doute impossible d'atteindre l'objectif fixé par les motionnaires dans l'ampleur attendue et dans le délai imaginé. En effet, les chiffres disponibles au niveau national montrent de manière très claire que la tendance n'est pas à la réduction de la mobilité en général et que la diminution du nombre de voitures par habitant observée ces dernières années (cf. chapitre 3.2.4, figure 8) est compensée par l'augmentation de la population qui engendre une augmentation du nombre de véhicules en circulation.

Si le trafic motorisé a fortement diminué en 2020 en raison de la pandémie Covid, il est revenu dès 2021 à un niveau proche de 2019, en Suisse comme sur le territoire de la nouvelle commune. À l'évidence, une large majorité de la population n'est pas – ou pas encore- encline à renoncer au TIM, même si la situation est nettement plus encourageante en ce qui concerne les zones urbaines, comme nous l'avons évoqué plus haut.

Des changements apparemment plus durables dans les habitudes de mobilité sont cependant observés: le recours partiel au télétravail et l'essor

du vélo vont dans le sens d'une réduction du TIM et seront quantifiables lorsque les statistiques au niveau suisse seront disponibles.

Une nette reprise de fréquentation des trains est également constatée, le record de 2019 ayant été dépassé au premier trimestre 2023. En revanche, la fréquentation des TP urbains n'a pas encore retrouvé les valeurs d'avant la pandémie.

Ces constats ne signifient pourtant pas qu'il faille baisser les bras: même s'ils sont limités, les moyens à disposition pour favoriser le report modal au niveau communal existent et les mesures mises en place depuis un certain nombre d'années portent leurs fruits, à Neuchâtel comme dans les autres villes suisses. Pour preuve, le taux de motorisation dans la commune fusionnée diminue de manière marquée et sans interruption depuis 2017 (cf. chapitre 3.2.4). Il s'agit donc de poursuivre le déploiement des mesures destinées à favoriser le report modal, telles que la mise en œuvre de la 3^{ème} étape du plan de stationnement, la réalisation d'aménagements et de stationnement pour les vélos, le soutien à l'achat de vélos-cargo ou d'abonnements de transports publics ou encore le développement du réseau de vélos en libre-service pour n'en citer que quelques-unes.

Il est fondamental de disposer d'une base de données permettant de mesurer l'évolution des habitudes de mobilité, et donc d'évaluer la pertinence et l'efficacité des mesures introduites. Dès 2017, un monitoring du trafic a ainsi été mis en place pour l'ancienne commune de Neuchâtel, étendu dès l'automne 2022 à l'entier du nouveau territoire communal. Il permet d'observer, tous les trois ans en moyenne, l'évolution des flux de véhicules motorisés sur les axes principaux et secondaires, ainsi que les flux de piéton-ne-s et de vélos à certains carrefours stratégiques. L'évolution de la fréquentation des transports publics est quant à elle fournie chaque année par les compagnies de transports publics.

La motion demande une diminution de 5% par an de 2020 à 2035, ce qui équivaut à une diminution de 50% à cet horizon. Il n'est pas clairement précisé dans la motion si le chiffre mentionné inclut le réseau autoroutier.

La commune a peu d'emprise sur les charges de trafic sur le réseau national, voire cantonal, en particulier pour le trafic de transit. Il peut même arriver que le Canton et la Confédération prennent parfois certaines mesures qui facilitent la circulation TIM sur le réseau cantonal et autoroutier, et peuvent donc potentiellement avoir un impact en termes d'augmentation de la charge de trafic passant par ou aboutissant dans notre commune. Ce nonobstant, la stratégie détaillée dans le présent rapport vise bel et bien une diminution du TIM et à favoriser le report modal.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Parmi les mesures mises en place, notre Conseil se propose d'agir pour diminuer la charge de trafic due aux TIM sur les rues communales, en particulier de trois manières:

- 1) En réduisant la vitesse dans les zones résidentielles et sur certains axes, ce qui a pour effet, entre autres, de dissuader le trafic de transit en le redirigeant sur le réseau autoroutier ou sur des axes supérieurs dédiés au transit. Une telle mesure permet également de prévenir ou du moins d'atténuer l'effet des stratégies d'évitement de certains automobilistes quittant les routes fortement congestionnées aux heures de pointe, pour les rejoindre plus loin en passant par des rues résidentielles. En parallèle à cette mesure, des zones de rencontre sont créées et l'extension de la zone piétonne au centre-ville est sérieusement envisagée: tous ces éléments sont décrits plus haut. Le mouvement général dans cette direction, déjà ébauché avant la fusion dans l'ensemble des anciennes communes, a connu une accélération et une extension sur l'entier du nouveau territoire communal dès le début de la présente législature.
- 2) La deuxième consiste à cibler deux secteurs-clés bien connus, aujourd'hui problématiques, en particulier aux heures de pointe, et d'y appliquer des mesures de diminution des charges de trafic: il s'agit des abords du centre-ville de Neuchâtel et du centre de Peseux, où les enjeux en termes de qualité des espaces publics, d'attractivité de la mobilité douce et d'efficacité des transports publics sont précisément liés à une diminution du trafic. Le trafic de surface pourra être réduit très sensiblement, dans ces deux secteurs, en le redirigeant en amont dans les tunnels autoroutiers ou sur des axes supérieurs dédiés à la circulation de transit.

Le Plan directeur de mobilité permettra de quantifier plus précisément la diminution du trafic qui pourra être atteinte dans ces deux secteurs.

- 3) Enfin, la politique de stationnement communale, coordonnée avec la stratégie P+R cantonale, vise à inciter les pendulaires à emprunter les transports publics à proximité de chez eux ou, en dernier recours, à laisser leur voiture dans les P+R en entrée de ville.

Les objectifs formulés dans le cadre de la présente stratégie et la mise en œuvre graduelle des mesures qui permettront de les atteindre répondent aux attentes exprimées par la motion, dont nous vous proposons le classement.

7.6 Motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche « Pour une politique de places de parc respectueuse des surfaces vertes »

«La Commune adopte une politique de stationnement permettant de préserver les espaces verts et elle encourage les privés à en faire de même.»

Les surfaces dédiées au stationnement en milieu bâti ont une emprise non négligeable, tant sur le domaine public que privé. Cela a un impact considérable sur la qualité des espaces extérieurs, limitant les possibilités de végétalisation notamment.

La réglementation actuelle pour définir le nombre de places de stationnement pour un bâtiment ainsi que le niveau de protection des espaces verts varie d'une localité à l'autre, aussi longtemps que l'entrée en vigueur du nouveau PAL n'aura pas harmonisé les règles sur l'entier du nouveau territoire communal. De plus, le Canton a révisé le Règlement d'exécution de la loi cantonale sur les constructions (RELConstr), qui posera dès le 1^{er} octobre 2023 un nouveau cadre plus restrictif pour dimensionner le stationnement. Les projets d'envergure actuellement en cours dans la commune (La Possession, Beauregard, Monruz, etc.) recherchent une densité élevée tout en préservant des espaces végétalisés significatifs. L'offre en stationnement de voitures est restreinte et localisée dans des parkings souterrains configurés de manière à maintenir des espaces verts en pleine terre aussi généreux que possible.

L'enjeu consiste à alléger la demande de stationnement en surface en favorisant le report sur les autres modes de transport. Un réseau de mobilité douce et de transports publics attractifs ainsi qu'une offre en véhicules partagés dense pour offrir la possibilité d'utiliser une voiture lorsqu'on en a vraiment besoin constituent des conditions fondamentales à réunir. Sur cette base, l'offre en stationnement sur les parcelles privées, mais aussi sur le domaine public pourra être réduite. La révision du PAL et le nouveau RELConstr permettront de maîtriser l'offre sur les parcelles privées et de minimiser l'impact sur les espaces verts, en incitant à la réalisation de parkings en ouvrage ayant une emprise minimale sur les espaces verts afin de maximiser les surfaces en pleine terre. L'application de la 3^{ème} étape du plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel ainsi que l'élaboration de la 4^{ème} étape de ce plan permettront de gérer l'offre sur le domaine public, notamment en introduisant progressivement le régime de stationnement en zone bleue à Corcelles-Cormondrèche et à Valangin. Les places de stationnement en surface seront autant que possible réalisées avec des matériaux perméables afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur et de favoriser l'infiltration des eaux de pluie.

La stratégie du Conseil communal, axée sur la gestion du stationnement combinée à une politique en faveur des mobilités alternatives, prépare les conditions nécessaires à inciter au report modal et ainsi limiter la pression sur le stationnement. Cette vision coordonnée avec la révision du PAL qui posera des règles urbanistiques préservant les espaces verts, notamment en pleine terre, permet de répondre à la problématique soulevée par la motion, dont nous vous proposons le classement.

8. Consultations

Les services cantonaux compétents (SPCH et SCTR) ont été consultés sur la vision et les principes développés dans le cadre du présent rapport, tant pour ce qui est de la stratégie générale de mobilité, que sur le concept de stationnement pour le centre-ville, avec les mesures d'accompagnement envisagées.

Concernant la stratégie, le Canton est acquis sur le principe de prioriser les TP et la MD dans les centralités de Neuchâtel et de Peseux. Toutefois, il émet une réserve sur la possibilité de limiter la capacité voire de fermer les axes RC5 et/ou H10 au trafic, sauf dans le cadre d'événements d'une durée limitée.

Le retour de consultation du Service cantonal de l'aménagement du territoire sur la préétude du PAL transmise le 23 janvier 2023 portait notamment de l'analyse par domaine en matière d'urbanisation, de tourisme, de patrimoine, de mobilité, d'environnement, d'énergie, de faune, forêt et nature, d'agriculture et surface d'assolement, de viticulture, d'espace réservé aux eaux, de dangers naturels ainsi que d'alignements. Les recommandations et prises de position du Canton vont précisément dans le sens de la présente stratégie de mobilité et stationnement.

Dans ce contexte, relevons que l'autorité cantonale prend note que Val-de-Ruz, Milvignes, La Chaux-de-Fonds et La Grande Béroche représentent les communes ayant le plus d'échanges pendulaires avec Neuchâtel pour des raisons de travail. Le retour de consultation indique notamment les points suivants :

- une amélioration significative des relations ferroviaires dès 2027 entre Neuchâtel, Milvignes et La Grande Béroche en conséquence de l'ouverture du Tunnel de Gleresse.
- Pour les deux autres localités, elles seront bénéficiaires de la Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avec une halte à Cernier.
- En revanche, il n'y a, à ce stade, pas de développement prévu par le Service cantonal des transports de l'offre actuelle TP par bus entre Neuchâtel–Milvignes et Neuchâtel–Val-de-Ruz.

Ce dernier point sera sans doute abordé dans le cadre des consultations liées à la mise en œuvre du Plan cantonal de mobilité.

Pour ce qui est des adaptations du réseau TP, une coordination approfondie aura lieu avec le Canton dans le cadre de la consultation sur le plan directeur cantonal des transports publics, en cours de révision. Quant aux mesures d'accompagnement à mettre en place en prévision de la suppression des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo, elles font l'objet d'une concertation entre la Ville et le Canton, qui sera élargie avec d'autres acteurs concernés dans le cadre du groupe de travail évoqué plus haut.

Les associations de mobilité suivantes ont été consultées sur la stratégie de mobilité²⁷: l'ATE, la Citrap, Mobilité Piétonne, PRO VELO et le TCS. Elles ont toutes accueilli favorablement la stratégie, notamment le principe de prioriser la MD et les TP dans les centralités de Peseux et de Neuchâtel, ainsi que les principes généraux pour le stationnement. Le TCS salue la mise en place du 30 km/h dans les rues où il est prévu, avec une réserve concernant l'axe RC5 (volonté de sonder ses membres, cas échéant), qu'il souhaiterait maintenu à 50 km/h, à l'exception du tronçon de l'hypercentre allant de la place Alexis-Marie-Piaget à la place Pury. La proposition de tester de manière saisonnière la piétonnisation du secteur Numa-Droz / Place-d'Armes a été saluée à l'unanimité.

De manière générale, les associations actives dans le domaine de la mobilité expriment le souhait d'être impliquées dans les réflexions menées pour l'élaboration du plan directeur communal de mobilité, souhait auquel le Conseil communal entend volontiers donner suite.

Les principes généraux de la stratégie ont fait l'objet d'une présentation, sur la base du cas concret Crêt-Taconnet/Gare Sud, à la commission du DDMIE en date du 24 janvier 2023, et à la commission PAL, le 5 avril 2023.

Ces mêmes principes généraux ont également été présentés et discutés au sein de la Conférence régionale des transports 1, qui fait également office de commission mobilité pour la Région Neuchâtel-Littoral, le 6 décembre 2022.

Le rapport sera présenté à la commission du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie en date du 14 août 2023.

²⁷ L'ACS a été invitée, mais n'a pas donné suite à nos sollicitations.

9. Impacts du rapport

9.1 Impact sur l'environnement

La mobilité est l'un des principaux contributeurs aux émissions de CO₂ en Suisse, représentant environ un tiers des émissions totales du pays. En 2021, les transports étaient responsables d'environ 14 millions de tonnes de CO₂ émis en Suisse. Les émissions de CO₂ proviennent principalement du secteur routier, avec les voitures particulières, les camions et les bus comme principaux émetteurs. Le graphique ci-après (figure 25) présente la répartition par secteur des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse en 2021. Pour les transports, les émissions provenant de l'aviation et de la navigation internationales ne sont pas prises en compte.

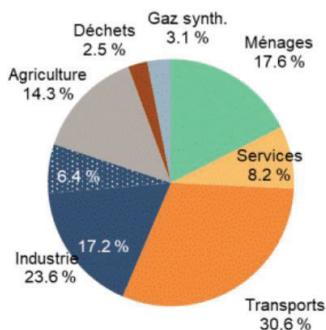


Figure 25 - Répartition par secteur des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse en 2021 –Source : OFEV, Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse.

Dans la continuité des efforts guidant les projets de la commune en la matière, les principes énoncés dans le cadre de ce rapport prennent en compte les aspects de durabilité dans les domaines des émissions de GES et de bruit, en favorisant les modes de transport les moins polluants et les moins bruyants²⁸.

La réduction de l'effet d'îlot de chaleur est également au centre de l'attention, avec la volonté de réduire certains espaces réservés à la circulation et au stationnement de véhicules en surface, ce qui offre de nouvelles possibilités de végétaliser les espaces publics et de perméabiliser les sols.

²⁸ NB Selon l'OFEV, [limiter la vitesse constitue une mesure efficace pour obtenir une réduction significative du bruit de la circulation routière](#). En baissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, les émissions sonores sont réduites d'environ 3dB, ce qui correspond à une diminution du trafic de moitié.

Aux yeux de notre Conseil, la stratégie de mobilité et du stationnement constitue un levier de développement majeur en matière de durabilité, dans ses trois aspects environnemental, social et économique.

9.2 Impact sur les finances

En juin 2020, le Conseil général de l'ancienne ville de Neuchâtel votait le réaménagement des Jeunes-Rives et entérinait la décision de supprimer définitivement le parking des Jeunes-Rives pour laisser la place à plus d'espaces verts, de places de jeux et d'endroits de rencontre²⁹.

Cette décision a induit la nécessité d'inscrire la question du report du stationnement sur les Jeunes-Rives dans une réflexion globale sur le stationnement et l'accessibilité du centre-ville.

La mise en place de ce processus a impliqué la recherche de solutions pertinentes, pragmatiques et financièrement viables en matière de mesures de compensation et d'accompagnement.

En matière d'impact financier, il convient de relever les constats majeurs suivants:

- La suppression des 300 places de parc des Jeunes-Rives induite par la décision d'aménagement du nouveau parc urbain des Jeunes-Rives, à laquelle s'ajoute celle des 200 places de parc de Panespo, induira un manque à gagner annuel en termes de recettes de stationnement à hauteur de CHF 900'000 francs³⁰. Cette perte de revenus est difficilement compensable sans adopter une politique tarifaire de stationnement alignée sur les conditions actuelles du marché.
- Les mesures de compensation et d'accompagnement, notamment pour ce qui concerne la gestion des flux pendulaires, ne peuvent être déterminées sous la seule autorité de notre Commune. Elles s'inscrivent dans le développement de la stratégie cantonale P+R et doivent être débattues dans le cadre des échanges avec les différents partenaires impliqués.

²⁹ Références sources:

- [Rapport no 20-001 du Conseil communal au Conseil général concernant le nouveau parc urbain des Jeunes-Rives](#)
- [Procès-verbal no 41 de la séance du Conseil général du 29.06.2020,](#)
- [Arrêté du 29.06.2020 concernant les Jeunes-Rives, aménagements secteur 1, réalisation,](#)

³⁰ Enveloppe estimative basée sur une moyenne établie en période hors Covid (2019 et 2022)

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Les discussions entre les différentes parties prenantes impliquées étant en cours, le coût et la part de financement à charge de notre Commune ne sont pas encore mesurables à ce jour. Le périmètre d'engagement de notre Commune sera déterminé dans le cadre du Plan Directeur Mobilité.

Les investissements nécessaires ces deux prochaines années pour la mise en œuvre de la stratégie de mobilité et stationnement décrite dans le présent rapport sont les suivants:

2023-24	Renouvellement des vélos en libre-service (VLS)	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	100'000.-
2024	Extension VLS	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	30'000.-
2022-24	Stationnement vélo	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	80'000.-
2025-26	Stationnement vélo	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	80'000.-
2023-24	Plan directeur de la mobilité	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	200'000.-
2023-24	3 ^{ème} étape du plan de stationnement (cf. chapitre 5)	Investissement déjà planifié de compétence CC	200'000.-
2023-24	Monitoring de trafic	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	105'000.-
2023-24	Renouvellement abribus	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	200'000.-
2023-24	Modération du trafic (zones 30 et de rencontre)	Investissement déjà planifié dans le cadre des travaux sur le DP de compétence du CG	500'000.-

2023-24	Projets d'aménagement incluant une modération du trafic	Investissements inclus dans les crédits des projets	Inclus
2024	Mesures d'accompagnement en lien avec la fermeture des parkings Jeunes-Rives et Panespo	À inscrire au budget 2024 et/ou 2025	Montant pas encore estimable
2023-24	Mise en conformité arrêts de bus (LHand)	Investissement déjà planifié dans le cadre des travaux sur le DP de compétence du CG	1,6 Mio

9.3 Impact sur le personnel communal

Le suivi adéquat du programme soumis à votre Autorité sera assuré dans le cadre des dotations existantes, pour ce qui est du Dicastère en charge de la mobilité. Les compétences requises notamment au sein de l'Office de la mobilité et du bureau technique sont progressivement adaptées à l'évolution des besoins, au gré des mutations de personnel et dans le cadre de la formation continue. Le Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie optimise ses tâches et son l'organisation du pôle « technique », ce qui lui permet de repourvoir des postes prévoyant des compétences partagées et transversales, à l'occasion de départs à la retraite de collaboratrices et collaborateurs, tout en respectant l'enveloppe globale actuelle de dotation en personnel du service.

Le déploiement des mesures prévues au chapitre 5 de la présente stratégie de mobilité et stationnement nécessitera un ajustement de ressources, associé à une nouvelle approche de gestion par le Service de la protection et de la sécurité.

D'éventuelles études spécifiques seront réalisées, comme jusqu'ici, dans le cadre de mandats ponctuels.

10. Conclusion

Les raisons qui motivent notre mobilité en zone urbaine sont multiples. Les déplacements peuvent être effectués avec différents moyens de transport, parfois combinés, et plusieurs destinations peuvent s'enchaîner sur un même trajet (travail, achats, loisirs, formation, etc.).

En Suisse, l'équilibre entre l'usage de la voiture privée et d'autres modes de transport est un enjeu majeur. Depuis le commencement du XX^{ème} siècle, on a observé une augmentation constante du taux de motorisation, atteignant un rapport d'une voiture pour deux personnes dès l'année 2000. Toutefois, ce taux a plafonné en 2016 et commencé à décliner à partir de 2018.

Cette tendance à la baisse a été remarquée de manière plus précoce et plus prononcée dans les grandes villes, comme illustrée dans la figure 92, chapitre 3.2.4. Ceci est facilement explicable par la densité supérieure de services et de transports publics dans ces zones urbaines, par rapport aux petites localités où la voiture demeure le moyen de transport le plus pratique.

Dans notre commune fusionnée, cette même tendance a débuté en 2017 et elle se poursuit, comme le montrent les statistiques les plus récentes de fin 2022.

Sur le territoire communal, on peut relever que 30% des ménages ont abandonné l'usage de la voiture individuelle, un chiffre qui atteint près de 60% dans les grandes villes comme Berne et qui augmente de 3% tous les cinq ans. On constate par ailleurs que de plus en plus de jeunes diffèrent l'obtention de leur permis de conduire, voire y renoncent complètement. La décision d'acheter, de garder ou d'abandonner une voiture se pose à certains moments clés, comme un changement de domicile, de lieu ou de conditions de travail, de situation professionnelle ou familiale. Or, ces moments-clé sont beaucoup plus fréquents qu'on l'imagine: pour ne prendre que ce critère, près de 20% de la population communale change de domicile chaque année !

Le rôle visé par notre Autorité est celui de mettre en place les conditions-cadres propices pour accompagner cette transition et favoriser le report modal, en coordination avec les politiques cantonale et fédérale en la matière. Ces conditions-cadres visent à répondre aux quatre enjeux fondamentaux en matière de mobilité dans l'espace urbain, définis dans le cadre de la présente stratégie: l'accessibilité, la santé et la qualité de vie, la gestion de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la sécurité.

Un réseau de mobilité douce et de transports publics attractifs combiné à une urbanisation compacte sont les ingrédients de base pour un report modal significatif. Ce dernier doit permettre le déclenchement d'un cercle vertueux pour une circulation plus fluide et efficace, y compris pour les voitures, des espaces publics plus attractifs et calmes, une mobilité moins accidentogène, moins bruyante et plus saine favorisant l'activité physique et enfin des émissions de gaz à effet de serre amoindris.

Le choix de développer un réseau multimodal fort et attractif offre également plusieurs effets positifs sur la santé mentale des habitant-e-s ainsi que celle des visiteuses et visiteurs. Il contribue notamment à réduire le stress, favoriser l'activité physique, diminuer l'isolement social, faciliter le contact avec la nature et renforcer le sentiment d'autonomie et d'indépendance.

La configuration de notre territoire est propice à la transition, grâce à son tissu bâti compact et à son organisation multipolaire.

La stratégie voulue par notre Conseil tient compte des spécificités, besoins, ressources et potentialités propres à notre commune. Elle inclut, dans une approche à 360 degrés, la planification intégrée, la priorisation des transports durables, l'accessibilité, l'équité, la gestion de la demande, l'utilisation de technologies et équipements adaptés, la participation des parties prenantes et un suivi et une évaluation rigoureux, pour mettre en œuvre des solutions de mobilité sur mesure, efficaces et durables.

Sur la base de la stratégie décrite dans le présent rapport, un plan directeur de mobilité sera développé avec l'appui d'un mandataire, en coordination avec les acteurs concernés et avec le PAL en cours de révision.

Il est planifié pour être présenté au CG en 2024 et sera -décliné selon les points suivants:

- a) réalisation d'un diagnostic détaillé des forces et des faiblesses des équipements;
- b) élaboration d'un concept multimodal;
- c) définition des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs;
- d) matérialisation des actions par des plans sectoriels;
- e) estimation des coûts et calendrier.

Le déploiement, la consolidation et le développement des mesures présentées dans le présent rapport permettront de capitaliser sur l'existant, de développer les potentiels identifiés et d'offrir des solutions pragmatiques à l'échelle des besoins et des attentes des résident-e-s et visiteuses et visiteurs de notre commune.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

C'est dans cet esprit et sur la base de ce qui précède, que nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et classer les motions n°325, 329, 330, 333, 335 de l'ancienne commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche.

Neuchâtel, le 28 juin 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	1
2.	Enjeux et objectifs fondamentaux	3
2.1	Contexte de la mobilité en Suisse	4
2.2	Vision directrice	6
2.2.1	Accompagner le changement	6
2.2.2	S'adapter aux nouvelles offres régionales	7
2.2.3	Valoriser les atouts de notre territoire	8
2.2.4	Répondre à quatre enjeux majeurs	10
2.3	Bases légales et planifications supérieures	12
2.3.1	Cadre fédéral et cantonal	12
2.3.2	Articulation du «Projet de territoire» et du Plan directeur de la mobilité	13
2.3.3	Travaux autour du PAL des anciennes communes.....	15
3.	Constats sur le territoire communal.....	16
3.1	Historique	16
3.2	Évolution des tendances dans le domaine de la mobilité... 17	
3.2.1	Pour la marche	21
3.2.2	Pour le vélo	21
3.2.3	Pour les transports publics	22
3.2.4	Pour le transport individuel motorisé.....	24
3.2.5	Pour le stationnement.....	26
3.3	Réseau de mobilité – constats et observations.....	27
3.4	Évolution des infrastructures	31
3.5	Mobilité, emploi et tourisme	32

4.	Stratégie communale de la mobilité	33
4.1	Réseau piéton	34
4.2	Réseau cyclable	36
4.3	Transports publics	39
4.4	Transports individuels motorisés (TIM).....	41
4.4.1	Organisation du réseau	41
4.4.2	Adaptation de la vitesse en zone urbaine	45
4.4.3	Promotion des alternatives de mobilité individuelle au TIM.....	46
4.4.4	Accompagnement de la transition vers la mobilité électrique.....	46
4.4.5	Gestion du trafic logistique	47
4.4.6	Libérer les centralités de l'emprise du stationnement	48
5.	Vision directrice du stationnement automobile	49
5.1	Focalisation sur le centre-ville	49
5.2	Situation actuelle sur la commune	51
5.3	Principes directeurs	52
5.3.1	Schéma de tarification	54
5.3.2	Adaptation de la tarification des P+R.....	55
5.3.3	Révision des règles de gestion.....	56
5.4	Plan d'action.....	58
5.4.1	Phase 1 (dès 2020)	58
5.4.2	Phase 2 (2022 à 2024)	59
5.4.3	Phase 3 (dès le 1er janvier 2025).....	62
5.4.4	Analyse offre / demande en semaine	63

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

5.4.5	Analyse offre / demande le samedi	64
5.5	Chaîne de déplacement.....	65
6.	Promotion et communication pro-active	67
7.	Réponses aux motions relatives à la mobilité.....	68
7.1	Motion n°325 «Pour l'agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d'autres quartiers périphériques de la Ville»	68
7.2	Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité».....	71
7.3	Motion n°330 «Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente»	75
7.4	Motion n°333 « Etendre les « Marches exploratoires » à toute la population »	76
7.5	Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo»	77
7.6	Motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche « Pour une politique de places de parc respectueuse des surfaces vertes »	80
8.	Consultations	81
9.	Impacts du rapport	83
9.1	Impact sur l'environnement	83
9.2	Impact sur les finances.....	84
9.3	Impact sur le personnel communal.....	86
10.	Conclusion	87
	TABLE DES MATIERES	90
	ANNEXES.....	94
1.	Tableau synoptique des engagements et bases légales	94

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

2.	État et usage du réseau de mobilité détaillés par mode	96
2.1	Échelle régionale	96
2.1.1	Vélo	96
2.1.2	Transports publics	96
2.1.3	TIM	97
2.2	Échelle communale	101
2.2.1	Marche à pied	101
2.2.2	Vélos et autres engins assimilés	103
2.2.3	Transports publics	104
2.2.4	Transports individuels motorisés	107
2.2.5	Réseau routier	107
3.	Échelle temporelle	112
4.	Stationnement : règles de gestion, demande et offre de stationnement actuelles	113
4.1.1	Règles de gestion	113
4.1.2	Offre de stationnement	113
4.1.3	Demande en stationnement	114
4.1.4	Gestion de stationnement	118
4.1.5	Comparaison avec la situation de villes analogues	118
5.	Périmètre d'étude stationnement	121
6.	Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Principe d'action, étape 1 - secteur du Littoral Centre	122
7.	Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Carte cantonale des typologies de P+R	123
8.	Vignettes	124
9.	Résolution des abréviations	125

ANNEXES

1. Tableau synoptique des engagements et bases légales³¹

Le tableau suivant énumère les principaux instruments en vigueur, aux niveaux international, fédéral, cantonal et communal. Ces instruments posent le cadre dans lequel la présente stratégie de mobilité doit s'inscrire, conformément aux engagements fédéraux et cantonaux, et au droit supérieur.

Confédération	
Instruments	Principaux engagements
Accords de Paris	Diminution de 50% des GES d'ici 2030, neutralité carbone en 2050
Loi sur l'énergie (LEne) et Loi CO ₂	Fixe les stratégies énergétique et climatique conformément aux accords internationaux
Loi fédérale sur les routes nationales	Autorisation de vendre de l'électricité pour ravitailler les véhicules
Loi fédérale relative aux objectifs en matière de protection du climat (LCI)	Effet des émissions de GES d'origine humaine générées en Suisse ramené à zéro d'ici à 2050
Plan sectoriel des transports	Réalisation de la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle et du contournement routier de ces deux dernières villes Objectif de favoriser le report modal transfrontalier en faveur des TP
Loi sur les voies cyclables	Obligation pour les communes et les cantons de planifier les voies cyclables et de s'assurer de leur interconnexion et de leur sécurité
Loi sur l'égalité pour les handicapés (Lhand)	Éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées en garantissant notamment l'accessibilité aux transports publics d'ici le 1 ^{er} janvier 2024
Canton	
Instrument	Principaux engagements
Plan climat	Diminution de 90% des GES d'ici 2040
Plan directeur cantonal	Stabilisation du trafic TIM, augmentation des flux uniquement sur les TP et la MD
Plan directeur régional (PDR) de la COMUL	Développement de l'urbanisation autour des gares et des axes de mobilité principaux et utilisation du mode de transport le plus adapté (multimodalité)

³¹ Remarque pour le CC : L'entrée en vigueur des différents instruments listés dans le tableau synoptique sera ajoutée dans le rapport final présenté au Conseil général

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Loi sur la mobilité douce	Augmentation de la part modale vélo, de manière à atteindre la moyenne suisse
Plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC)	Mise en place d'un réseau cyclable et de stationnement vélo vers les gares ferroviaires, cf. aussi rapport VDN
Stratégie mobilité 2030	Mise en œuvre du RER neuchâtelois, qui prévoit à l'horizon 2035 la jonction Corcelles – Bôle ainsi qu'à l'horizon 2045 le prolongement du Littorail Réalisation du contournement Est de La Chaux-de-Fonds et étude de la traversée de Peseux Développement d'un réseau cyclable coordonné au niveau cantonal. Augmentation de la part modale «vélo utilitaire»
Objectifs de la Région Neuchâtel littoral	Stimuler les collaborations intercommunales dans le but de promouvoir et de développer ses atouts en matière de qualité de vie et d'innovation
Stratégie P+R	Élaboration en cours, en coordination avec les communes
Plan directeur des transports publics	Élaboration en cours, en coordination avec les communes
Projets d'agglomération	Les projets d'agglomération prévoient des mesures visant à valoriser les espaces publics et à favoriser une mobilité plus durable, cofinancées par la Confédération
Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr)	Définition des règles pour définir le dimensionnement de l'offre en stationnement pour les constructions en fonction de leur affectation. La nouvelle version entrera en vigueur au 1 ^{er} octobre 2023 et prendra en compte de manière plus marquée la qualité de desserte en transports publics afin de favoriser le report modal.
Commune	
Charte pour une mobilité durable (ancienne commune de Neuchâtel)	L'augmentation des besoins en transports doit être le fait de la mobilité douce et des transports publics, qui seront prioritaires sur les TIM
Stratégie énergétique 2035 (ancienne VDN)	Remplir les exigences de la société à 2'000 watts d'ici 2050. Pour la mobilité, cela implique de diminuer la consommation d'énergie (par rapport à 2010) de 22% jusqu'en 2020 ³² , de 46% d'ici 2035 et de 86% d'ici 2050
Plan communal des énergies (soumis en 2023 au CG)	L'une des actions visera à favoriser la mobilité douce moins énergivore et à favoriser l'intermodalité des modes de déplacement
Projets d'aménagement des anciennes communes	Renforcer l'offre TP et MD, valoriser les espaces publics
3 ^{ème} étape du plan de stationnement.	Optimisation du stationnement sur le domaine public, encouragement au transfert modal vers les TP et la MD

³² La diminution de la consommation d'énergie entre 2010 et 2020 est estimée à -5%. L'objectif fixé à -22% n'est donc largement pas atteint.

2. État et usage du réseau de mobilité détaillés par mode

2.1 Échelle régionale

2.1.1 Vélo

À l'échelle du canton, des déplacements à vélo à plat jusqu'à 10 km peuvent être effectués en 30 minutes environ. Le vélo électrique permet d'aider à franchir certains dénivelés. Le réseau cyclable cantonal est globalement intéressant sur le littoral grâce à une topographie favorable, mais les aménagements sont encore incomplets, voire inexistants, sur certains axes.

Le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC) en cours de réalisation amène régulièrement son lot d'améliorations, dont notamment les aménagements cyclables à l'avenue du Vignoble ainsi que la mise en zone 30 des Sablons et de l'axe Fornachon-Tombet. En revanche, le lien avec le Nord-Est du Val-de-Ruz, soit sa partie la plus peuplée, est peu attractif non seulement à cause du dénivelé, mais surtout du fait que les liaisons avec notre commune se font par des axes routiers potentiellement dangereux pour les cyclistes.

Parmi les mesures prévues au niveau fédéral, relevons que l'OFROU mettra l'accent sur l'amélioration du réseau cyclable pour le franchissement des jonctions autoroutières, une mesure qui profitera directement au carrefour de Vauseyon. Au niveau cantonal, les autorités travaillent actuellement à la réponse à un postulat visant à améliorer la liaison Neuchâtel-Val-de-Ruz.

2.1.2 Transports publics

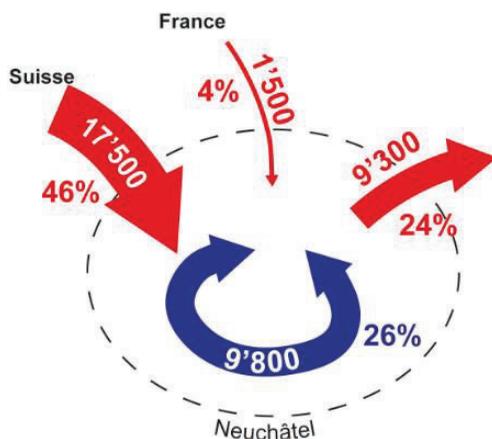
Le réseau régional de transports publics (train, tram, car postal, bus) dessert bien l'ensemble du territoire cantonal depuis et vers Neuchâtel, grâce à une accroche sur le réseau ferroviaire offrant des cadences à la demi-heure, complété par un réseau de bus régionaux relativement dense. La ligne à destination de La Chaux-de-Fonds pêche par un temps de parcours peu concurrentiel par rapport à la route, ainsi que des pannes ou des retards fréquents, tandis que la desserte avec La Grande-Béroche en est encore à la cadence horaire (qui passera toutefois à la demi-heure

vers 2025). La future ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds offrira des cadences au quart d'heure et un temps de parcours prévu en une quinzaine de minutes, renforçant l'attractivité du train pour La Chaux-de-Fonds et le nord-est du Val-de-Ruz, grâce à la future halte de Cernier.

De manière plus générale, une faiblesse importante du réseau ferroviaire régional réside dans le fait que toutes ses lignes ont leur terminus à la gare CFF de Neuchâtel. Les liaisons entre l'Ouest et l'Est du littoral sont ainsi peu attractives en raison de la rupture de charge imposée en gare de Neuchâtel. C'est néanmoins la Confédération qui est compétente dans ce domaine, en coordination avec les cantons et, dans une moindre mesure, avec les communes.

2.1.3 TIM

Le réseau routier national et cantonal offre une qualité de desserte fine avec des jonctions proches des centralités de la commune. Le tunnel sous la Vue-des-Alpes offre un lien direct aisé avec les Montagnes, bien que régulièrement congestionné aux heures de pointe.



Interne : 9'800 mvt/j
Echange : 28'300 mvt/j

Figure 26 - Structure des mouvements pendulaires (Source: HES-SO 2021)

Une analyse des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur de l'ancienne commune de Neuchâtel, réalisée en 2020, donne une vision intéressante des flux pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel, tous modes de transports confondus³³.

La carte présentée en page suivante (figure 27) montre que les principaux flux se situent entre l'ancienne localité de Neuchâtel et la commune de Val-de-Ruz, suivie de La Chaux-de-Fonds, Milvignes et La Grande Béroche.

³³ Cette étude des flux pendulaires est basée sur le « relevé structurel » (RS) effectué chaque année par la Confédération auprès de 200'000 habitant-e-s de Suisse âgé-e-s de 15 ans ou plus. Afin d'augmenter la fiabilité des informations (lieu de domicile et de travail ou de formation, mode de transport emprunté, etc.), l'étude s'est basée sur un pooling quinquennal des RS de 2014 à 2018. Bien que l'étude date de 2020, elle est donc basée sur des données récoltées avant la pandémie du Covid.

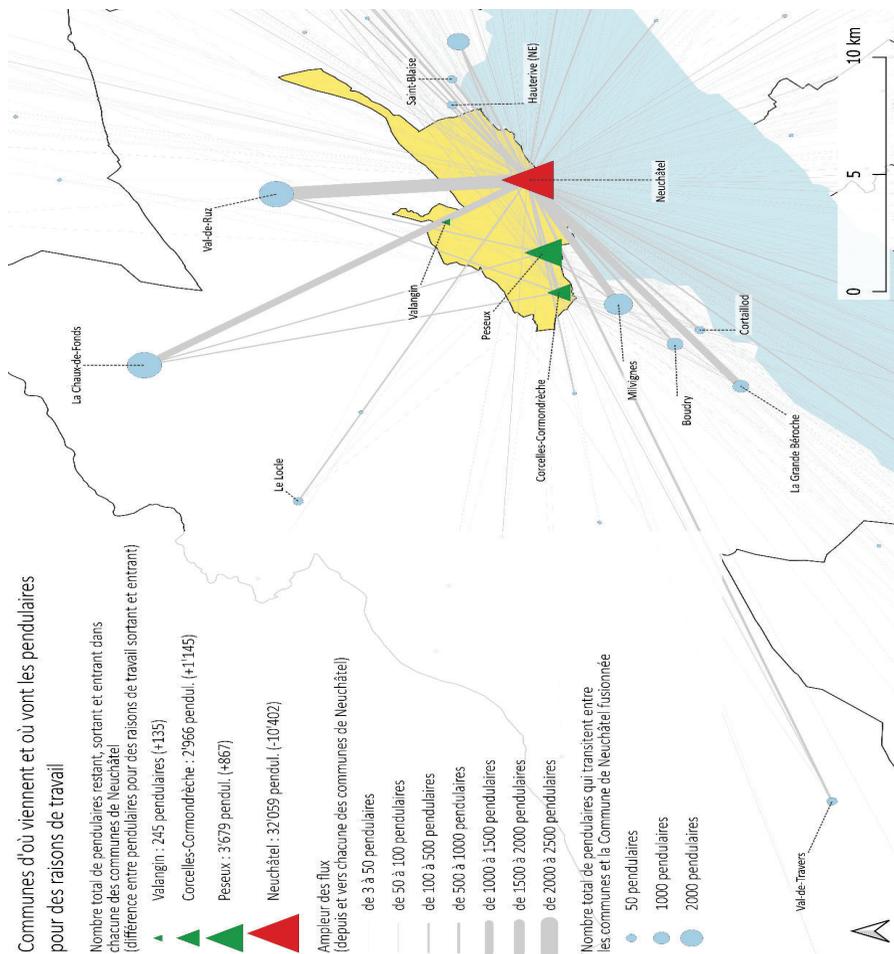


Figure 27 - Déplacement des pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel. (Source: HES-SO, 2021)

Les chiffres clés extraits de cette étude permettent de mieux comprendre la nature des flux pendulaires en lien avec notre commune:

- 88% des pendulaires pour raison de formation utilisent les TP, la marche ou le vélo.
- 48% des pendulaires pour raison de travail utilisent les TP, la marche ou le vélo.
- 4 communes représentent 36% des pendulaires entrant à Neuchâtel pour travailler: il s'agit de Val-de-Ruz, Milvignes, La Chaux-de-Fonds et La Grande-Béroche.
- Ces 4 communes représentent environ 5'000 voitures entrant à Neuchâtel chaque jour, dont près de 1'700 de Val-de-Ruz.
- 40 à 80% environ des pendulaires ayant une bonne liaison TP à destination de Neuchâtel renoncent à la voiture pour se rendre au travail.
- 20 à 30% environ des pendulaires ayant une liaison TP médiocre à destination de Neuchâtel renoncent à la voiture pour se rendre au travail³⁴.

Les travailleur-euse-s à destination et en provenance des quatre communes précitées (soit Val-de-Ruz, La Chaux-de-Fonds, Milvignes et La Grande Béroche) effectuent leurs trajets principalement en voiture. Ceci s'explique par l'offre en transports publics moins performante en comparaison avec le réseau routier, plus efficace et pratique.

En revanche, les trajets de et vers les villes hors canton sont effectués principalement en transports publics, même pour Fribourg avec laquelle la liaison ferroviaire est pourtant sinueuse et la cadence horaire peu attractive. Une explication plausible à cela est que le réseau routier entre Neuchâtel et Fribourg est lui aussi peu performant.

À une échelle plus locale, on observe que pour les échanges avec Hauterive, St-Blaise et la Tène, ce sont les transports publics qui sont le plus utilisés. Cela peut s'expliquer par le fait que ces trois communes sont desservies par deux lignes de trolleybus offrant des cadences élevées.

³⁴ Il est plausible qu'il s'agisse principalement des lycéen-ne-s et étudiant-e-s.

2.2 Échelle communale

2.2.1 Marche à pied

Les conditions pour les piétonnes et piétons sont globalement favorables, notamment grâce à certains aménagements particuliers tels que la zone piétonne du centre-ville, la Ficelle reliant Corcelles à la gare de Corcelles-Peseux ou encore un itinéraire piéton en site propre le long des rives du lac, en mixité avec les vélos pour certains tronçons. L'ancienne Ville de Neuchâtel a d'ailleurs reçu le prix «Brosse à chaussures d'Or» décerné en 2020 à 5 villes suisses par l'association Mobilité Piétonne³⁵. Ces dernières années, une attention particulière a été portée aux usagères et usagers vulnérables, avec des mesures ciblées pour les aîné-e-s, les personnes à mobilité réduite et les enfants, notamment par l'installation de bancs-relais et d'itinéraires pour les écolières et écoliers. Un grand atout de la nouvelle commune est son organisation polycentrique. Ainsi, une grande partie de la population réside à moins de 10 minutes à pied d'une centralité de quartier plus ou moins fournie en commerces, écoles et services (cf. figure 30 en page suivante).

Toutefois, le réseau piéton (cf. figure 28 en page suivante), présenté en page suivante, connaît certaines lacunes, notamment à proximité des infrastructures autoroutières et ferroviaires, qui constituent à plusieurs endroits des barrières ou chicanes importantes. De plus, certains quartiers développés en «poche» manquent de perméabilités piétonnes, notamment pour favoriser le rabattement et l'accès vers les centralités et les arrêts de transports publics. C'est le cas notamment à Peseux dans les quartiers situés au nord de la route cantonale H10, où les perméabilités piétonnes Nord-Sud sont relativement lacunaires, comme le montre la carte ci-dessous.

³⁵ L'étude «Marchabilité et santé – comparaison entre 16 villes suisses» a analysé l'infrastructure et la réalisation des aménagements planifiés dans les villes partenaires ainsi que la satisfaction de la population. Les données relevées permettent d'évaluer et de comparer les infrastructures piétonnes dans les diverses villes. Parmi les 16 villes évaluées, 6 comportaient entre 20'000 et 60'000 habitant-e-s.



Figure 28 - Schéma du réseau piéton au nord de l'arrêt de bus «Peseux, Vignoble». En bleu: itinéraires accessibles au public. En rouge: itinéraires inexistantes ou inaccessibles au public

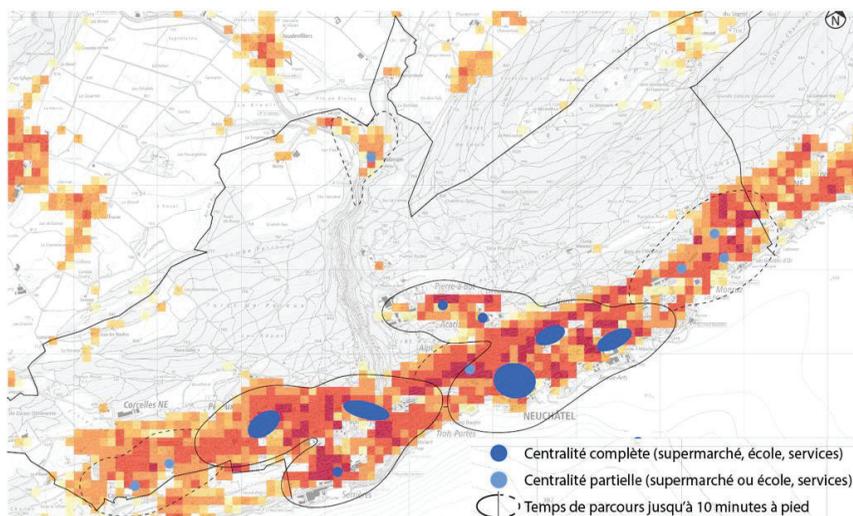


Figure 29 - Centralités et temps de parcours de 10 minutes autour de celles-ci, en tenant compte de la pente. (Source du fond de carte avec densité des habitant-e-s: ARE)

2.2.2 Vélos et autres engins assimilés

Le territoire est composé d'un réseau cyclable de qualité inégale. Il est utilisé non seulement par les cyclistes, mais aussi par un certain nombre d'engins ayant l'obligation d'emprunter le réseau cyclable, tel que les vélos-cargos, les trottinettes électriques, certains gyropodes³⁶ et chaises roulantes électriques, etc.

Certains itinéraires en site propre offrant un excellent niveau de sécurité et de confort sont aménagés sur les rives du lac, mais aussi ailleurs, par exemple entre Corcelles et Peseux (la Ficelle). À l'inverse, plusieurs axes avec des charges de trafic élevées sont dépourvus d'aménagements cyclables et sont donc empruntés uniquement par des cyclistes expérimenté-e-s. Dans certains secteurs, le marquage de bandes cyclables ou de voies de bus permet d'améliorer les conditions de sécurité, mais les carrefours, en particulier les giratoires, restent inhospitaliers pour les cyclistes peu expérimenté-e-s. Il existe toutefois des itinéraires alternatifs intéressants à valoriser à travers les quartiers: les faibles charges de trafic et le régime de vitesse en zone 30 y permettent une cohabitation entre cyclistes et véhicules motorisés en toute sécurité.

Sur le plan du stationnement, une offre conséquente existe dans plusieurs centralités de la commune, notamment certaines gares et les abords de la zone piétonne. Toutefois, plusieurs secteurs sont encore sous-équipés, tels que des centres commerciaux et des équipements publics, ainsi que des arrêts des transports publics régionaux. C'est notamment le cas de la halte des Deurres, du nœud de transports publics de Vauseyon, du centre commercial de la Maladière ou encore du centre sportif de la Riveraine.

En complément aux aménagements, l'offre de vélos en libre-service contribue à populariser la pratique de la bicyclette pour les loisirs, mais aussi pour les trajets pendulaires, parfois en combinaison avec d'autres modes de transport, tels que le bus ou la voiture, grâce à la présence de bornes NeuchâtelRoule dans certains P+R.

³⁶ Un gyropode est un petit engin électrique à deux roues, muni d'un plateau sur lequel l'utilisateur se tient debout pour se déplacer, éventuellement en maniant un manche de conduite. On peut citer en exemple de ce type d'engins le Segway ou encore l'Hoverboard.

L'offre et l'utilisation augmentent régulièrement depuis plusieurs années: alors qu'en 2018 le réseau mettait à disposition 220 vélos répartis sur 25 emplacements, dès 2022, on pouvait compter 320 engins répartis sur près de 50 emplacements. Le réseau est l'un des plus grands de Suisse puisqu'il s'étend désormais sur plus de 25 km, entre Vaumarcus et Cornaux. Fin 2022, des vélos cargos dont l'achat est subventionné par notre Commune complètent encore cette offre: la Ville offre une aide financière pour l'acquisition d'un vélo cargo aux ménages ne possédant pas ou renonçant à posséder une voiture privée. Ce type d'engins, dont les ventes sont en plein essor et dont la demande de subvention a connu un franc succès en 2022, permet de transporter des enfants et/ou des marchandises; ils se substituent donc aisément à un véhicule privé pour les trajets jusqu'à 5 km.

2.2.3 Transports publics

Le réseau de transports publics est de bonne qualité en regard de la taille de la ville. Selon l'OFS la qualité de desserte théorique est plutôt supérieure à ce qui est observé dans d'autres villes suisses de taille comparable. La qualité de desserte est déterminée sur la base des horaires des entreprises de transport par l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Les quartiers d'habitation et d'emplois sont globalement bien desservis par le réseau actuel comme l'indiquent les deux cartes présentées en page suivante (figures 30 et 31 présentées dans les pages suivantes). Cela dit, on observe quelques déficits de qualité de desserte au centre de Serrières et aux Vernets (Corcelles), quartiers pourtant densément peuplés et offrant un certain nombre d'emplois. La desserte est également moyenne dans les hauteurs de Peseux et de Corcelles: l'habitat y est toutefois moins dense et les emplois pratiquement inexistantes.

L'offre de transports publics est globalement performante, bien que les ralentissements aux heures de pointe sur plusieurs lignes empêchent certaines courses de tenir leurs horaires. Les secteurs problématiques sont indiqués dans les pages précédentes, au chapitre 2.1.2 de l'annexe 2.

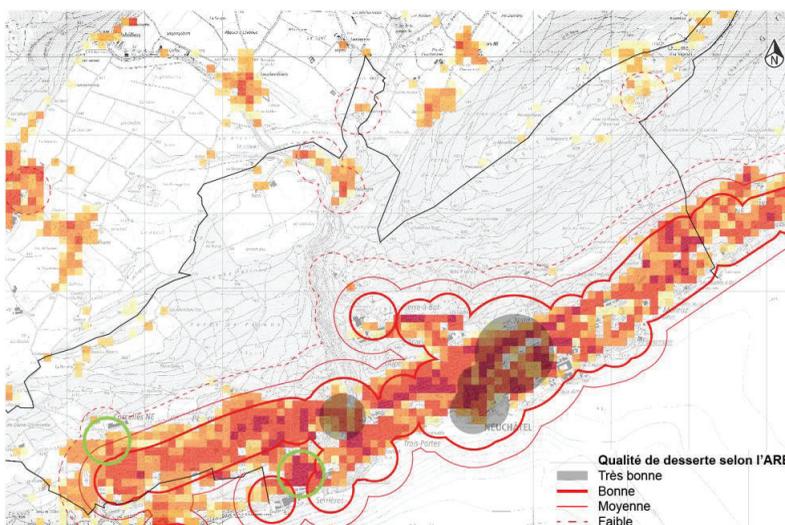


Figure 30 - Densité de population et qualité de desserte des TP (trait gras : desserte bonne à très bonne; traitillé: desserte moyenne). En vert : améliorations à traiter en priorité. Une version en grand format est à disposition sur le portail du Conseil général.

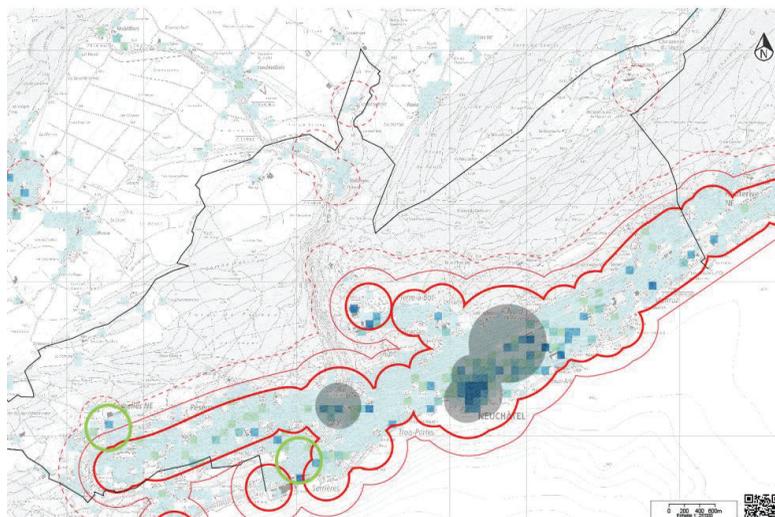


Figure 31 - Densité d'emploi et qualité de desserte des TP (trait gras: desserte bonne à très bonne; traitillé: desserte moyenne). En vert : améliorations à traiter en priorité. Une version en grand format est à disposition sur le portail du Conseil général.

La carte ci-après (figure 32) représente de manière schématique la structure actuelle du réseau de transports publics et identifie ses lacunes de desserte.

Le réseau est organisé autour de deux nœuds de transports publics: la place Pury et la gare de Neuchâtel. Toutefois, l'excellente qualité de desserte de Vauseyon révèle le potentiel de requalification de ce carrefour routier en véritable interface multimodale. Dans le même esprit, les haltes ferroviaires régionales mériteraient également que leur rôle d'interface soit renforcé par l'aménagement d'espaces publics qualitatifs facilitant le passage du train vers les autres modes tels que le bus, le vélo ou la voiture (privée ou partagée). Les lacunes identifiées dans le réseau concernent principalement des liaisons reliant le haut et le bas du territoire communal, les axes Ouest-Est étant bien desservis par le réseau de bus et de trains régionaux.

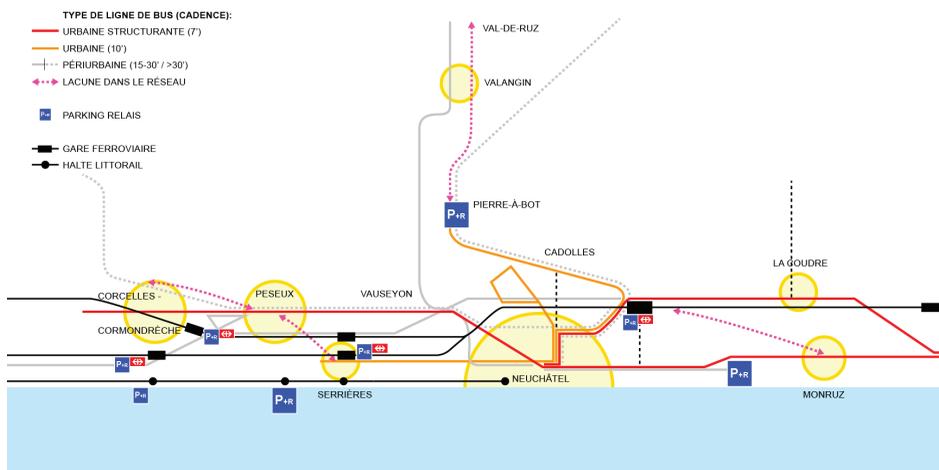


Figure 32 - Schéma de la structure du réseau de transports publics

2.2.4 Transports individuels motorisés

Les infrastructures réalisées durant les années 1990 à Neuchâtel (autoroute sous la ville et parkings souterrains) avaient pour but de libérer l'espace public. On constate que cet objectif n'est que partiellement atteint. En effet, certains secteurs ont été totalement libérés des véhicules en stationnement ou en circulation (zone piétonne, place du Port, Esplanade du Mont-Blanc), tandis que de nombreux autres espaces publics sont encore largement occupés par l'automobile.

En matière de trafic, alors que «seulement» 30'000 à 35'000 véhicules traversaient chaque jour la ville avant l'ouverture des tunnels, le trafic en surface au centre-ville de Neuchâtel avait chuté lors de la mise en service des tunnels autoroutiers. Ce chiffre est remonté à environ 20'000 véhicules par jour dès le début des années 2000, cette valeur étant depuis restée stable. En parallèle, le trafic dans les tunnels a augmenté de 30'000 véhicules/jour au début des années 2000 à plus de 40'000 véhicules/jour en 2019. En fin de compte, les grandes capacités des nouvelles infrastructures ont probablement contribué à l'augmentation massive des déplacements en voiture, également observée dans le reste du pays, puisqu'on cumule désormais les charges de trafic en surface avec celles des tunnels.

La carte ci-après met en évidence la superposition du réseau autoroutier (en noir) et du réseau routier principal (en rouge) qui offre une certaine redondance de fonction peu pertinente, plus nécessairement justifiée aujourd'hui. On peut également observer que les parkings centralisés sont judicieusement positionnés aux abords du centre-ville de manière à capter les véhicules avant qu'ils ne traversent le centre tandis que les P+R sont bien situés, à la rencontre entre le réseau autoroutier et les transports publics.

2.2.5 Réseau routier

La ville de Neuchâtel a la particularité de bénéficier d'un réseau autoroutier avec une densité élevée de jonctions. Cette configuration présente les inconvénients d'occuper des surfaces importantes en milieu bâti, de générer des nuisances notables en termes de bruit et de qualité de l'air ainsi que de constituer un espace peu accueillant, en particulier pour la mobilité douce (à l'exemple de l'échangeur de Vauseyon). En revanche, elle offre l'avantage d'une desserte principale efficace pouvant récolter les flux de transit locaux.

Fort de ce constat, le trafic de transit local en surface peut potentiellement être reporté dans les tunnels dans certains secteurs de la commune. Les données précises seront examinées dans le cadre du Plan Directeur de Mobilité en 2023.



Figure 33 - Vauseyon est aménagé comme une jonction autoroutière. Pourtant, ce secteur est aussi un point de passage pour de nombreux piétons et élèves (collèges de Vauseyon et des Charmettes à proximité), cyclistes (axe phare du plan directeur cantonal de mobilité cyclable) et bus (5 lignes de bus urbaines et régionales)

La carte présentée en page suivante (figure 34) indique les tronçons présentant des ralentissements aux heures de pointe durant une période relativement limitée jugée encore acceptable pour le fonctionnement du réseau TIM. Les trois cercles rouges indiquent les tronçons où la congestion a un impact sur la ponctualité des TP. En effet, selon l'étude «H10-Franchissement de Peseux» mandatée en 2019 conjointement par le Canton et les anciennes Communes de Neuchâtel, Peseux et Corcelles-Cormondèche, «sans mesure volontariste prise aussi bien au niveau des principaux générateurs de trafic existants et projetés que sur les différents réseaux de mobilité, il existe un risque très élevé d'aggravement des difficultés déjà observées, en particulier durant les périodes de pointe» pour la progression des bus, la sécurité des mobilités douces et les nuisances subies par les riveraines et riverains.

Il y a donc un réel enjeu à reporter sur l'autoroute les pendulaires qui transitent aux heures de pointe à travers Neuchâtel et Peseux, afin d'y

fluidifier les transports publics tout en y réduisant les nuisances. Ces réflexions doivent être menées en concertation avec les communes limitrophes (Milvignes, Val-de-Ruz) afin de prendre en considération le report éventuel de trafic sur ces dernières.

Pour évaluer la part du trafic attribuable au motif "travail", il est essentiel de se concentrer davantage sur l'heure de pointe du matin plutôt que sur celle du soir, où il y a souvent une superposition avec les déplacements liés aux achats et aux loisirs. Pendant l'heure de pointe du matin en semaine, environ 80 à 90% du trafic est généré par les pendulaires, tandis qu'à l'heure de pointe du soir, ce pourcentage est d'environ 30 à 35%. Lors des jours ouvrables, les déplacements des pendulaires représentent environ 35% à 40% du trafic moyen quotidien (source : Évolution et fluidité du trafic en 2021 ; OFROU novembre 2022).

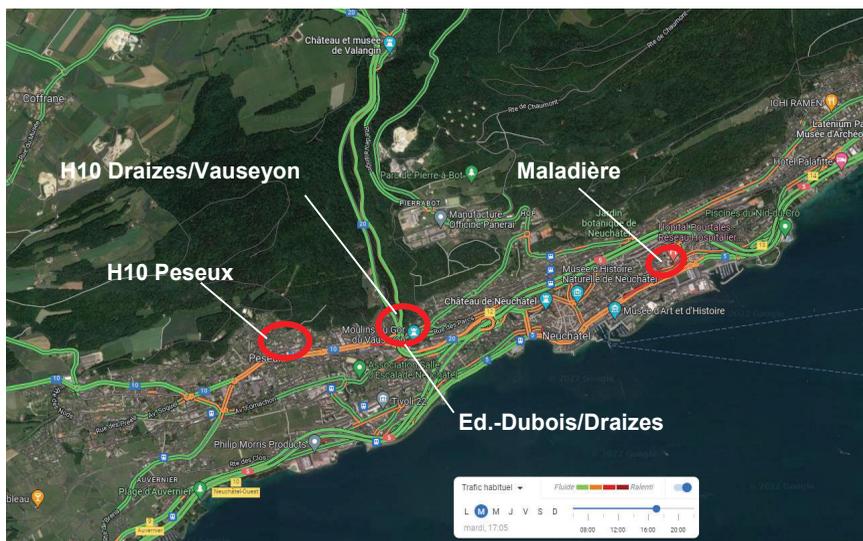


Figure 34 - Problèmes de congestion identifiés aux heures de pointe. Cercles rouges : saturation induisant des retards sur le réseau de bus aux heures de pointe. (Source: maps.google.ch)

Selon l'étude de circulation «Neuchâtel – Centre-ville» menée en 2011 et dont les résultats ont peu fluctué à ce jour en regard des analyses et comptages effectués entre 2018 et 2021, on relève qu'environ 30% du trafic motorisé en surface au centre-ville est du transit (cf. figure 35 en page suivante). Le solde correspond à un trafic de destination lié aux activités du centre-ville (par la clientèle et les visiteur-euse-s, mais aussi par les pendulaires), c'est-à-dire que ces usagers et usagères stationnent

leur véhicule pour effectuer des activités en ville. Pour le centre-ville de Neuchâtel, l'enjeu consiste d'une part à supprimer le transit, qui n'apporte rien à la vie économique et sociale du secteur, d'autre part à capter les pendulaires en amont, notamment dans les P+R, afin de libérer de l'espace public en faveur des autres usagères et usagers.

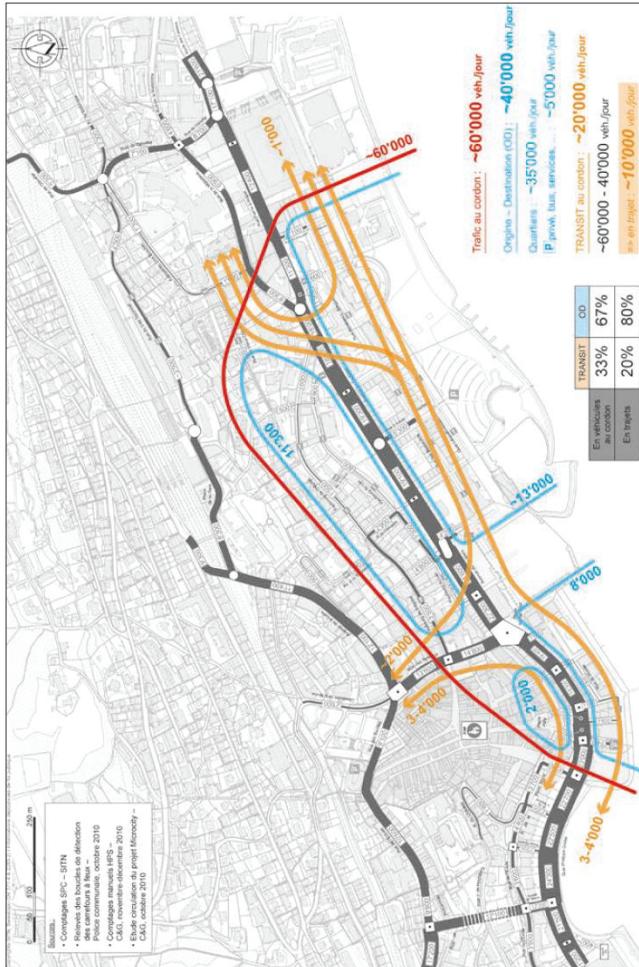


Figure 35- Évaluation des types de trafic. (Source: Étude de circulation de la place Numa-Droz, 2011, C&G)

Extrait du Rapport 20-013 « Neuchâtel 2050, vision d'aménagement de la ville », chapitre 'Connecter'

Connecter

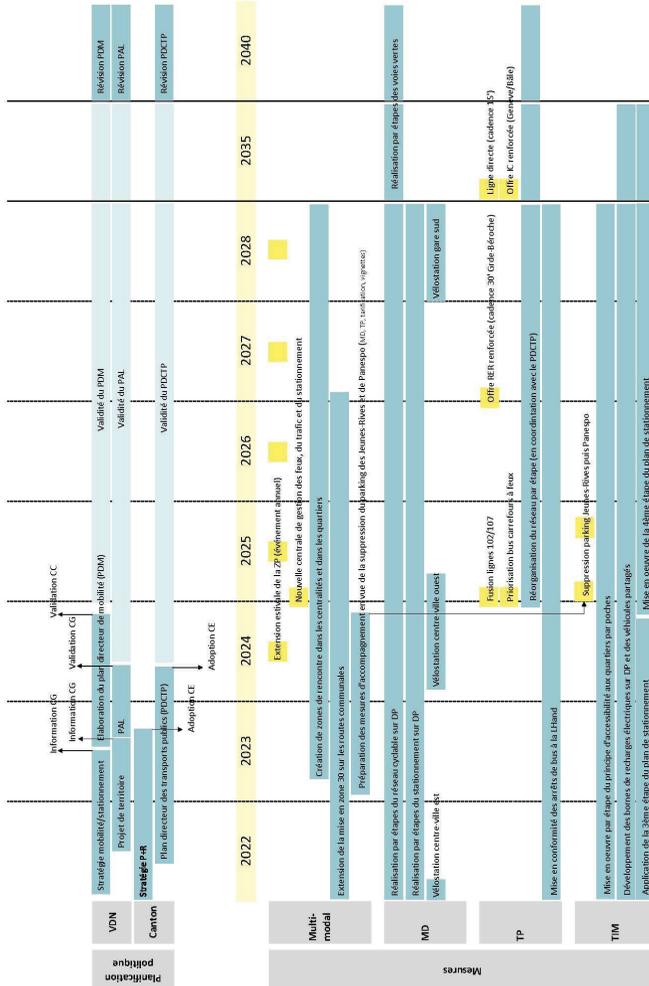
La structure de la ville s'organise autour de la transformation de ses réseaux de transports. Les secteurs de développement stratégiques sont disposés sur un réseau de mobilité interconnecté et cohérent, prenant appui sur l'armature ferroviaire. Ils accueillent des quartiers de qualité bien desservis, qui jouent un rôle clé pour la domiciliation des personnes et des entreprises.

La liaison ferroviaire directe entre les villes de Berne – Neuchâtel – Chaux-de-Fonds augmente l'accessibilité de la ville par sa gare principale et conditionne son évolution. L'armature ferroviaire constitue la colonne vertébrale de **la mobilité**. Elle accueille de nouvelles gares à Monruz, aux Portes-Rouges et à Vauseyon en composant avec les gares existantes un réseau express régional (RER) performant. La prolongation du Littorail à l'est de la ville crée une liaison entre le centre-ville et la gare par le Fun'Ambule. Elle complète l'accès aux infrastructures universitaires de la ville campus et au pôle de développement économique autour de Microcity. Des lignes de bus efficaces, des itinéraires cyclistes attrayants et le maillage des cheminements piétonniers assurent une desserte des quartiers. Ils connectent directement les gares et les haltes du Littorail.

Les haltes ferroviaires deviennent des épicentres autour desquelles s'établit la densification et s'organise la vie de quartier. La conception de **l'urbanisme** privilégie la qualité de vie des habitant-e-s et accentue l'attractivité résidentielle de la ville. Ses activités économiques locales et internationales attirent aussi bien les visiteurs et visiteuses que les nouveaux citoyens et nouvelles citoyennes. Une offre de logement mixte garantit un accueil pour les divers segments de la population et permet de travailler et de dépenser à proximité des lieux d'habitation. Grâce à la réorientation structurelle de la ville, les déplacements de porte à porte s'effectuent selon les principes de la mobilité urbaine durable et énergétiquement neutre.

Les aménagements répondent aux attentes des citoyens et citoyennes en matière de sécurité, de santé, de proximité des transports publics et d'infrastructures scolaires. Lors d'un nouveau projet ou d'une rénovation, l'offre en structures d'accueil extrafamilial, l'élimination des inégalités frappant les personnes en situation de handicap et les questions liées à la politique médico-sociale sont prises en compte. Les habitant-e-s bénéficient d'espaces paysagers qui forment dans un tissu bâti dense des respirations où flâner et se divertir. Les cheminements qui y conduisent sont agréables et sécurisés. Les espaces végétalisés et accessibles participent à **la qualité de vie** de tout un chacun.

3. Échelle temporelle³⁷



³⁷ Une version en grand format est à disposition sur le portail du Conseil général.

4. Stationnement : règles de gestion, demande et offre de stationnement actuelles

L'offre actuelle de stationnement public dans le périmètre d'étude est présentée en détail en annexe 5. Elle comprend l'ensemble du stationnement public et privé à usage public situé entre le tunnel de Prébarreau et le quartier Maladière-Mail. Pour les besoins de l'étude, les trois parkings P+R ont également été inclus dans l'analyse. L'enquête a donc porté sur environ 5'600 places de stationnement publiques dans ce secteur.

Sur l'ensemble des quelque 5'600 places disponibles, on peut dresser les constats suivants:

4.1.1 Règles de gestion

- Dans l'entier du périmètre d'étude, les places de stationnement proches des zones commerciales sont payantes (avec ou sans limites de temps) et les quartiers sont principalement en régime de zone bleue (places gratuites avec limite de temps).
- Les règles de gestion des places payantes sont les suivantes:
 - courte à moyenne durée, variant de 30 à 120 minutes (1.-/h);
 - longue durée (1.-/h, sans limites de temps);
 - gestion privée en ouvrage (tarifs allant de 2.- à 2.50/h avec des tarifs dégressifs dès la 3^e heure, et préférentiels en soirée et de nuit).³⁸
- Le coût du stationnement sur voirie ou dans les parkings non couverts est nettement inférieur au coût du stationnement dans les parkings en ouvrage: 1 CHF/h en surface contre environ 2 CHF/h en ouvrage.

4.1.2 Offre de stationnement

- En bordure du centre-ville historique (zone piétonne), quatre parkings en ouvrage payants (Port, Place Pury, Seyon et City Centre) offrent une capacité de **1'370 places**.

³⁸ Les parkings en ouvrage de la gare appliquent des règles différentes, en lien avec leur destination spécifique pour la clientèle CFF. Ils ne sont que peu ou pas utilisés par des tiers désireux de se rendre au centre-ville, et donc pas pris en compte dans ce contexte.

- **420 places** de stationnement payant non couvertes (Jeunes-Rives, Alexis-Marie-Piaget et Numa-Droz) sont situées à proximité immédiate du centre-ville.
- **2'100 places** de stationnement en voirie (gratuites, en zone bleue, ou payantes, avec horodateur) sont disponibles dans le périmètre d'étude.
- Le parking couvert de la Maladière (870 places) et le parking en surface de Panespo (196 places) offrent une **importante capacité** de stationnement, légèrement excentrée du centre historique (10-15 minutes à pied et 5-10 minutes en TP).
- **Trois parkings-relais** (P+R) sont disponibles à l'entrée de la ville: Serrières (217 places) pour la provenance Ouest, Pierre-à-Bot (72 places) pour la provenance Nord et Nid-du-Crô (337 places) pour la provenance Est.

Il est important de mentionner que l'offre de stationnement sur le domaine public est complétée par une offre sur les biens-fonds privés. Selon des estimations comparatives avec d'autres villes, comme Lausanne ou Fribourg où ces chiffres sont répertoriés, contrairement à Neuchâtel, cette offre pourrait atteindre environ 20'000 places de stationnement privées sur le territoire communal de Neuchâtel.

Les tarifs de location pratiqués sur ce type de places reflètent les conditions du marché et dépendent de leur emplacement (estimation : entre 50 et 100 francs par mois pour une place standard non couverte).

La configuration urbaine autour des centralités historiques, de plus en plus piétonnières, révèle que la faible tarification et le manque de gestion du stationnement dans les zones commerçantes sont contre-productifs: la demande élevée de stationnement entraîne une situation où les places sont occupées par les premiers véhicules arrivés, les résident-e-s ou les pendulaires, empêchant ainsi la clientèle de se garer. Il s'ensuit alors un conflit d'utilisation de l'espace de stationnement, où personne n'est gagnant, ni la clientèle, ni les commerçant-e-s, ni le public.

4.1.3 Demande en stationnement

Le stationnement en ville est un enjeu majeur pour les habitant-e-s, les travailleur-euse-s, et les visiteur-euse-s de Neuchâtel. En effet, la demande stationnement ne cesse d'augmenter, tandis que les places restent limitées dans le centre-ville.

Il est donc essentiel de comprendre l'offre et la demande de stationnement à Neuchâtel, afin de proposer des solutions adaptées.

Le tableau illustré en page 117 (figure 36) présente l'offre et la demande en stationnement pour un jour de semaine et un samedi.

En semaine, l'offre en stationnement sur la voie publique (payant ou gratuit) est fortement sollicitée à certaines heures par les pendulaires. L'occupation maximale des trois principaux parkings en surface (trois premières lignes du tableau) est très élevée, voire saturée pour le parking des Jeunes-Rives. Les parkings en ouvrage offrent encore de la capacité, en particulier celui de la Maladière, où il reste environ 400 places disponibles pendant les heures de pointe. Les parkings P+R destinés aux pendulaires sont globalement sous-utilisés en semaine (occupation de 50% entre les trois parkings).

Les éléments suivants ont été observés:

- 1'370 places en ouvrage au centre-ville occupées à 90% (140 places disponibles);
- 2'100 places en voirie (gratuites et payantes) occupées à 100% (0 place disponible);
- 600 places en parkings non couverts occupées à 95% (30 places disponibles);
- 870 places au parking de la Maladière occupées à 40% (520 places disponibles);
- 630 places P+R occupées à 50% (310 places disponibles).

L'occupation maximale en semaine est de 82% avec une offre résiduelle d'environ 1'000 places (principalement au parking de la Maladière).

Le stationnement en surface au centre-ville, à un coût relativement bas, voire gratuit dans les zones bleues, entraîne une augmentation du trafic de recherche par les automobilistes qui préfèrent utiliser ces places de stationnement plutôt que de se diriger prioritairement vers les parkings souterrains plus onéreux. De plus, les agent-e-s de sécurité relèvent que de nombreux pendulaires stationnent en zone bleue de manière prolongée en tournant le disque.

Le samedi, les résident-e-s et les client-e-s du centre-ville représentent les deux principaux types d'usagères et usagers. Les parkings P+R, du Port du Nid-du-Crô et en voirie dans les quartiers du Mail, de la Maladière, de la Gare et des Saars ne sont pas pris en considération pour cette analyse.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

En effet, ils sont peu attractifs pour ces usagères et usagers, en raison de leur excentricité par rapport au centre-ville. La demande en stationnement est forte à très forte sur le total de 4'300 places de la zone d'étude (sans les parkings excentrés). La disponibilité en places de stationnement est principalement située au parking de la Maladière.

Les éléments suivants ont été observés pour les samedis, au pic de la demande:

- 1'370 places en ouvrage au centre-ville, occupées à 90% (140 places disponibles);
- 1'560 places en voirie (gratuites et payantes), occupées à 100% (0 place disponible);
- 500 places en parkings non couverts, occupées à 88% (70 places disponibles);
- 870 places au parking de la Maladière, occupées à 57% (375 places disponibles).

L'occupation maximale le samedi est de 87% avec une offre résiduelle de près de 600 places.

Parking	Offre stationnement [pl.]	Demande stationnement ouvré (ma-je) 2022 [vnc]	Demande stationnement jour ouvré (ma-je) 2022 [vnc]	Offre résiduelle (ma-je) 2022 [pl.]	Demande stationnement samedi 2022 [vnc]	Offre résiduelle (sa) 2022 [pl.]
Jeunes-Rives	300	100%	300	0	93%	280
Panespo	196	87%	170	26	74%	145
Port Nid-du-Crô	112	94%	105	7	98%	110
sous-total parking	608	95%	575	33	88%	535
Port	418	86%	360	58	89%	370
Maladière	870	40%	350	520	57%	495
City Centre	150	60%	90	60	50%	75
Place Pury	409	98%	400	9	99%	405
Beyon	395	96%	380	15	96%	380
sous-total souterrain	2242	70%	1580	662	77%	1725
P+R Nid-du-Crô	337	55%	185	152	18%	60
P+R Semières	217	46%	100	117	15%	35
P+R Pierre-à-Bot	72	28%	20	52	5%	5
sous-total P+R	626	49%	305	321	16%	100
Voiture payantes	537	100%	537	0	100%	537
Voiture gratuites illimitée	148	100%	148	0	61%	90
Voiture bleues	1413	99%	1405	8	96%	1355
sous-total surface	2098	100%	2090	8	94%	1992
Total	5574	82%	4550	1024	78%	4342

Figure 36 - Offre et demande actuelles en stationnement pour les automobiles

Le tableau ci-dessus présente l'offre et la demande en stationnement pour un jour de semaine et un samedi. Les chiffres de la demande de stationnement correspondent à l'occupation maximale observée à un moment donné de la journée: la demande maximale peut survenir à différentes heures de la journée selon les parkings, mais a été synthétisée afin d'analyser le cas le plus défavorable. Les chiffres d'occupation 2022 ont été obtenus des sociétés exploitant des parkings privés; de comptages manuels réalisés en septembre 2022 pour les trois parkings P+R et les trois parkings en surface (Jeunes-Rives, Panespo et Port Nid-du-Crô); de relevés de l'occupation des places sur voirie de 2022.

4.1.4 Gestion de stationnement

La vignette de stationnement est une solution pour les résident-e-s qui n'ont pas de place de stationnement privée, leur permettant de garer leur véhicule sans limites de temps dans les zones bleues du domaine public. L'illustration de l'annexe 8 (figure 41) montre l'offre en stationnement par zone "vignette" et le nombre de vignettes de stationnement distribuées.

La 3^e étape du plan de stationnement prévoit les critères de distribution des vignettes suivants:

- une seule vignette par ménage, sauf exception;
- attestation de l'indisponibilité d'une place de parc sur fonds privé;
- quotas de 90% de distribution en fonction de l'offre (avec liste d'attente).

Ils ne sont toutefois pas toujours appliqués rigoureusement. Dans certaines zones, le nombre de vignettes dépasse largement le nombre de places de stationnement à disposition. Cette situation engendre une pression sur la voie publique, particulièrement les samedis, lorsque les places gratuites en surface sont fortement demandées par les visiteuses et visiteurs du centre-ville, alors que les résident-e-s y stationnent justement leurs véhicules à la journée.

4.1.5 Comparaison avec la situation de villes analogues

Le tableau ci-dessous permet de mettre en regard l'offre en stationnement et les différentes politiques tarifaires de Neuchâtel avec celles de villes comparables :

Ville	Offre centre-ville (surface et ouvrage)	Tarif horaire (surface)	Offre périphérie proche	Tarif vignette	Offre P+R
Neuchâtel	3'770 places	1.-/h	300 places	240.-/an	630 places
Yverdon-les-Bains	2'840 places	1.80/h	50 places	320.-/an	230 places
Fribourg	2'900 places	~ 2.-/h	500 places	396.-/an	770 places

Bienne	Indisponible	2.20/h	Indisponible	330.-/an	0
La Chaux-de-Fonds ³⁹	1'450 places zone blanche limitées à 2h (hors rares exceptions limitées à 15 ou 30 min à proximité des commerces	Gratuit (9'800 places (totalité de la ville)	20.- d'émolu- ments	430 places

L'analyse démontre que la ville de Neuchâtel propose une offre globale de stationnement supérieure à celles des villes comparées, à un tarif inférieur. Les tarifs horaires et les vignettes de stationnement ne sont plus en accord avec les prix du marché et le coût réel de l'usage du domaine public. En tenant compte des coûts externes (comme la pollution, les coûts des accidents et l'entretien de l'infrastructure, et les objectifs climatiques), le coût réel d'une place de stationnement en voirie est estimé à un peu plus de 5 francs par heure⁴⁰. Il y a également une distorsion de concurrence par rapport à l'offre en surface sur domaine privé, où les abonnements varient de 600.- à 1'200.- francs par an.

Le tableau illustré à la page suivante (figure 37) présente une comparaison de l'offre en stationnement des P+R, des tarifs d'abonnements mensuels, du coût journalier et des critères d'attribution de différentes villes. Les conditions pour obtenir un abonnement de stationnement P+R varient selon les villes. Il est toutefois possible de profiter d'un tarif combiné incluant le stationnement et le ticket de transports publics.

Certaines villes appliquent également des critères d'exclusion au P+R, tels que la distance entre le lieu de travail et le P+R ou la présence d'une offre TP à proximité du domicile. Ce genre de mesures paraît approprié pour notre commune et la comparaison nous permet de nourrir les discussions en cours avec le Canton.

³⁹ La politique de stationnement de La Chaux-de-Fonds est en cours de révision dans la perspective de rendre payant le stationnement sur le domaine public.

⁴⁰ Berner Zeitung, «Parkieren in der Stadt Bern soll teurer werden», 23.08.2021.

Ville	Offre stationnement	Tarifs abonnements	Tarifs journaliers	Critères d'attribution	Remarques
Fribourg	771 places	12CHF/mois; 120CHF/an	8.80CHF (5.70CHF avec 1/2 demi-tarif)	- Posséder un abonnement TP - Présenter 3 documents (formulaire, titre de transport et carte(s) grise(s)) - Uniquement valable pour parkings en périphéries des zones fortement fréquentées - Uniquement abonnement Libero (mensuel ou annuel)	Pas d'abonnement pour les habitants de l'Agglo Carte de stationnement pour un parking appartenant à une liste finie
Bienne	Indisponible	33CHF/mois; 396CHF/an	2.20CHF/h		
Berne	600 places	180CHF/mois	2.00CHF/h	-	Trajet entre Neufeld (propriété ville de Berne) et gare CFF gratuit
Lausanne	2'500 places	- 125CHF/mois (1vhc+1 titre TP) - 199CHF/mois (1vhc+2 titre TP)	16CHF/24h avec 1 titre TP	-	Samedi : Parking+TP 9.90CHF pour la journée
Nyon	60 places	- 77 CHF/mois pour les piétons et les vélos - 100 CHF/mois qui permet l'accès au réseau des TPN	Prix du parking	- Etre domicilié à plus de deux kilomètres du P+R - Ne pas disposer d'une offre de transports publics à proximité de son domicile - Travailler à plus d'un kilomètre du P+R	-
Genève	10'144 places	Prix de l'abo TP compris dans le prix du P+R (tarifs varient en fonction du parking)	-	- Être pendulaire - Ne pas disposer d'une offre TP à proximité du domicile - Travailler à plus de 2 km du P+R	-
Neuchâtel	430 places	Parking gratuit	Parking gratuit	- Être domicilié hors du territoire de l'ancienne commune de Neuchâtel - Travailler/étudier dans une entreprise/institution située sur le territoire de l'ancienne commune de Neuchâtel - Être au bénéfice d'un abonnement Onde Verte mensuel ou annuel incluant la zone 10 ou d'un AG CFF	-
Sion	910 places	Parking gratuit	Parking gratuit	-	-

Figure 37- Tableau comparatif des offres P+R par villes

5. Périmètre d'étude stationnement

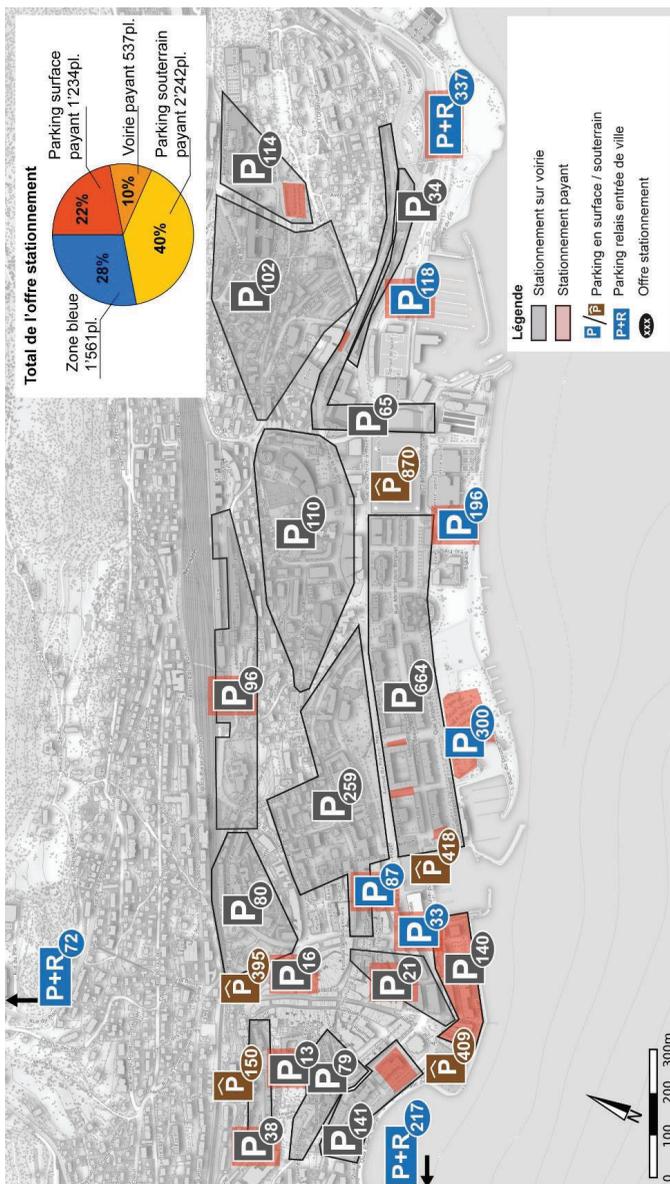


Figure 38 - Périmètre d'étude et offre de stationnement à usage public

7. Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Carte cantonale des typologies de P+R



Figure 40 - Extrait de la carte cantonale des typologies de P+R et des lignes TP déterminantes. (Source Étude de définition du cadre stratégique de la stratégie cantonale des parkings d'échange – 24.06.2021).

8. Vignettes

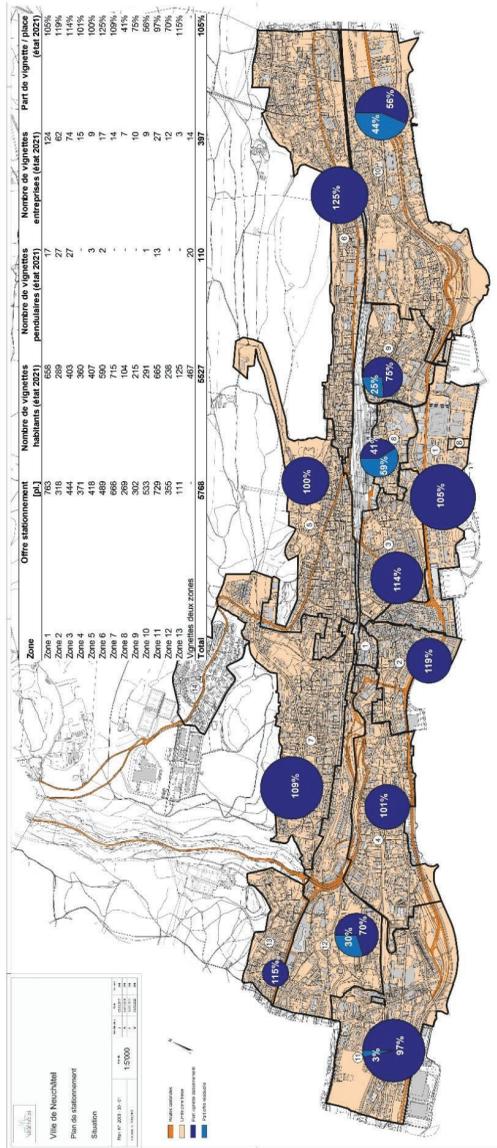


Figure 41 - Nombre de vignettes stationnement par rapport à l'offre

9. Résolution des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
CHF	Francs suisses
CO ₂	Dioxyde de carbone
dBA	Décibels
DP	Domaine public
GES	Gaz à effet de serre
HES-SO	Haute école suisse de la Suisse occidentale
HT	Hors taxes
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
LRVP	Loi sur les routes et voies publiques
MD	Mobilité douce
OFROU	Office fédéral des routes
OPB	Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit
OFT	Office fédéral des transports
PA4	Projet d'agglomération – 4 ^e génération
PAL	Plan d'aménagement local
PDCMC	Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable
RELCEn	Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie
RELConstr	Nouveau règlement d'exécution de la loi cantonale sur les constructions
SCTR	Service cantonal des transports
SDA4	Revêtement routier pauvre en émissions sonores
SPCH	Service cantonal des ponts et chaussées

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

TIM	Transports individuels motorisés (voitures et deux-roues motorisés)
TP	Transports publics
TTC	Toutes taxes comprises
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

23-016

Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie de mobilité et de stationnement et les réponses aux motions no 325, 329, 330, 333, 335 de l'ancienne Commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche

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

- La bonne qualité de ce rapport très détaillé, courageux et réaliste, et présentant des axes pour le futur, est relevée. Il va dans la bonne direction.

La suppression du parking des Jeunes-Rives fut une décision du Conseil général, tandis que la suppression du parking de Panespo est une décision du Canton. Le but n'est pas d'empêcher les pendulaires de venir en ville, mais de les faire arriver en transports publics.

La commission remarque toutefois que le nombre de *park and rides* est insuffisant, et note également qu'il est indispensable de prévoir une offre de transports publics performante à ces endroits. Ceci sans oublier les quartiers périphériques, notamment l'ouest de la nouvelle commune, traversé quotidiennement par plusieurs dizaines de milliers de véhicules. A cette fin, il conviendrait de revoir lesdits réseaux de transports publics.

La commission souhaite que l'on anticipe les travaux avant de fermer un parking pour avoir un projet de remplacement.

Nous apprenons que des discussions sont en cours, notamment avec les propriétaires du parking de la Maladière, qui est sous-utilisé. Une réflexion sera aussi menée concernant la gratuité – ou quasi gratuité – des parkings sur domaine public. Des discussions sont aussi menées avec le Canton. La commission note qu'il faut conserver suffisamment de places de parc pour des habitants qui ne bénéficient pas d'un garage ou d'une place de parc privée.

En matière de *park and rides*, il n'est pas possible d'intervenir hors territoire, mais bonne nouvelle : le Canton travaille à les répertorier. Il faut également penser à harmoniser les tarifs sur l'entier de la nouvelle commune.

Il semble qu'il y ait une diminution du parc automobile – une voiture pour deux habitants – cette tendance semble devoir se confirmer, toutefois sans certitude absolue.

Une partie de la commission souhaite voir rétabli un équilibre entre voitures, vélos et piétons – les premiers ayant été privilégiés jusqu'ici, sans oublier l'habitant et sa qualité de vie.

Il est noté que ce plan correspond à la situation traitée dans le PAL, pour l'horizon 2035-2040.

Pour éviter des files d'attente et autres bouchons, il manque des signalétiques : il faut signaler les temps d'attente et, éventuellement, les trajets conseillés. Pour les vélos, une signalétique est également souhaitée. Elle nous semble indispensable.

Un problème récurrent est également signalé : le ballet des « voitures-taxis » aux abords des collèges. Il faut agir, il y a bien souvent danger pour les écoliers. La commune est priée de mettre en place une stratégie.

En ce qui concerne les vélos, merci de prévoir du matériel pour pouvoir les attacher et de faciliter l'usage des stations de vélos, actuellement très complexe.

Le comportement de certains cyclistes et utilisateurs de trottinettes causant quelques soucis, il faut veiller à garantir une bonne intégration et la mixité des différents véhicules sur les rues et chaussées.

Afin de permettre aux cyclistes de prendre les transports publics, il s'agit de faciliter le transport des vélos ou leur parcage aux abords des arrêts de bus.

Enfin, il sera pertinent d'identifier des centralités où il y a de vraies opportunités de transfert modal.

La commission vote le classement des motions n^{os} 325, 329, 330, 333 et celle des Verts de Corcelles-Cormondèche à l'unanimité moins un refus.

Elle vote la motion n° 335 à l'unanimité moins une abstention. Enfin, elle prend en compte le rapport par 11 voix contre 1 et 3 abstentions.

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

- Madame la Présidente, je ferai miens vos propos sur la brièveté et la concision de la première prise de parole, mais je n'exclus pas qu'en fonction de la poursuite des débats, j'utilise quelquefois mes tranches de cinq minutes.

Le rapport qui nous est présenté ici est un rapport d'information, ce qui, à notre avis, doit être souligné, car il ne permet aucun amendement, ni modification, de la part de notre pouvoir législatif. Il présente la vision globale retenue par le Conseil communal, collégialement.

Le groupe vert'libéral accueille très favorablement ce rapport, qui tente, autant que faire se peut, de concilier l'usage de l'espace public pour l'ensemble des personnes usagères.

Si la deuxième moitié du XX^e siècle a privilégié largement un mode de transport, en 2023, il est temps de faire un bilan chiffré – ce que le rapport fait très clairement – et d'en tirer des conséquences, à savoir : offrir une partie de la place à tout le monde et, donc, rebattre les cartes au profit de la majorité, avec, pour toile de fond, les réalités climatiques indéniables.

La qualité de vie des personnes résidant sur notre territoire communal, ainsi que tenir compte des enjeux environnementaux et climatiques demandent de faire preuve d'innovation. Ce rapport nous semble clairement aller dans ce sens, et mettre les pieds contre le mur au premier changement nous paraît peu en phase avec la culture de l'innovation, qui devrait caractériser, à notre avis, les autorités politiques d'une smart city.

Par conséquent, nous appuyons ce rapport, qui répond de manière cohérente aux différentes motions, et espérons que les mesures intéressantes y relatives pourront être mises en œuvre dans les meilleurs délais.

M. Patrice Neuenschwander, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Disons-le d'emblée : nous sommes ici en présence d'un bon rapport, très fourni, bien construit, dont les propositions reposent sur des chiffres étayés, qui sont le fait d'experts qui savent de quoi ils parlent. Bref, un rapport sérieux – qui débouche sur des propositions pertinentes – que notre groupe a apprécié avant de l'approuver à l'unanimité.

Nous avons également estimé que ce rapport mammoth répondait, dans une large mesure, aux motions pendantes en matière de mobilité. C'est pourquoi une majorité de notre groupe en acceptera le classement.

A propos du rapport, notre réflexion a surtout porté sur les « visions » du Conseil communal dans les domaines des transports publics, du trafic motorisé individuel, du cheminement des piétons, du stationnement, des réseaux cyclables et des circulations vélos. Nous en sommes arrivés à la conclusion que ces visions étaient pertinentes, mais néanmoins quelque peu faiblardes, pour déboucher sur un rapport vraiment visionnaire.

Nous aurions apprécié un peu plus d'audace et quelques propositions novatrices, qui forcent notre enthousiasme et nous emmènent vers des lendemains plus respirables et moins pollués par le trafic motorisé : comme, par exemple, une réflexion sur un péage pour les véhicules qui pénètrent dans l'hypercentre de la cité – à l'instar de ce qui se fait à Londres – ou, plus réalistement, l'introduction de zones à trafic limité, comme on en trouve de plus en plus dans les villes italiennes.

Nous comprenons toutefois qu'il ne s'agit, pour l'heure, que d'un rapport d'information qui nous expose la stratégie du Conseil communal en matière de mobilité et de stationnement pour les court et moyen termes. Nous comprenons que les mesures concrètes, avec demandes de crédits à l'appui, viendront plus tard. C'est donc un bon rapport, que nous saluons.

Nous aimerions insister, à ce stade, sur le fait que la politique de notre Ville en matière de mobilité devra tenir compte des mutations en cours dans certains quartiers. Nous pensons en particulier à Monruz, aux Portes-Rouges, à Serrières, à Vauseyon et au quartier des Arniers, à la frontière de Corcelles-Cormondèche et de Peseux. Ces quartiers en pleine transformation devront être particulièrement bien desservis par les transports publics sous peine d'augmenter le transport individuel motorisé – le TIM – dans toute la ville.

Dans le même ordre d'idées, nous pensons qu'il faut développer le réseau des transports publics en priorité de façon verticale, et plus seulement longitudinale. Nous voulons des liaisons directes entre le lac et la lisière de la forêt, qui seront très utiles en particulier aux personnes âgées. Nous pensons, par exemple, à des ascenseurs, des escaliers roulants, de petits funiculaires, mais aussi à des chemins piétonniers.

Nous verrions bien, par exemple, une prolongation du funiculaire Ecluse-Plan jusqu'aux Cadolles, voire jusqu'aux Acacias. De même, le funiculaire La Coudre-Chaumont pourrait descendre jusqu'à Monruz et, tant qu'à faire, pourquoi ne pas prolonger le Littorail jusqu'à Marin ? Nous regrettons un peu de ne pas trouver dans le rapport des propositions concrètes quant à de nouvelles lignes de TransN.

Comme nous sommes des gens pragmatiques, dans le groupe socialiste, nous n'avons pas pu nous empêcher de relever une série de mesures figurant dans le rapport, que nous aimerions voir réalisées rapidement.

Nous en proposons également d'autres, qui nous paraissent tout aussi urgentes pour améliorer la qualité de notre environnement, car il est clair pour nous que l'avenir n'est plus au tout à la voiture. Dans ce sens, nous partageons les vues du Conseil communal, tout en appréciant qu'il fasse preuve de mesure, sans tomber dans le piège de faire de la bagnole *l'ennemi public numéro un*, car certaines personnes, à l'heure actuelle, ne peuvent tout simplement pas encore s'en passer.

La stratégie du Conseil communal vis-à-vis de la voiture nous paraît mesurée et adéquate, tout comme ses propositions en matière de stationnement. Le potentiel du parking sous-occupé de la Maladière suffira à absorber les voitures qui ne pourront plus se garer aux Jeunes-Rives ni à Panespo. Nous verrions aussi d'un bon oeil que l'on augmente la durée du stationnement gratuit dans certains parkings en ouvrage – à la gare, notamment – et, surtout, que l'on y aménage des places dédiées aux vélos.

L'idée d'instituer un tarif unique pour les places de stationnement en ouvrage et en surface – qui sont actuellement nettement moins chères – nous semble aller dans la bonne direction, même si notre groupe ne perd jamais de vue la composante sociale lorsque nous parlons de tarifs et de taxes. La population n'en peut plus de l'inflation et des hausses de coûts, notamment dans les transports publics – je vous rappelle que les tarifs CFF et de TransN vont encore augmenter dès 2024 – et nous ne pouvons pas admettre que tous les tarifs – ceux du stationnement, ceux des vignettes et ceux des transports publics – soient toujours harmonisés vers le haut.

Certes, des tarifs élevés peuvent avoir des effets dissuasifs à même de réduire le nombre de véhicules en circulation. Toutefois, il n'est pas admissible d'augmenter encore le prix du stationnement en rue dans les quartiers – payé essentiellement par des locataires obligés de se garer sur le domaine public – ainsi que les tarifs des bus. Je rappelle juste ici qu'un aller-retour en ville depuis le centre de Peseux – pour quelqu'un qui n'a pas d'abonnement particulier – coûte la bagatelle de CHF 8.80. Et cela va encore augmenter au 1^{er} janvier, comme je l'ai dit.

Bref, ces augmentations ont leurs limites. Nous sommes donc partisans de tarifs plus attractifs pour les transports publics, des tarifs qui incitent vraiment les gens à changer de mode de transport. Et puisque la gratuité des transports publics semble inconstitutionnelle, nous préconisons des baisses de tarifs sectorielles, via des subventions. Nous aimerions, par exemple, que nos aînés ne paient pas plus pour leur abonnement annuel TransN que les juniors ou que les personnes au bénéfice de prestations complémentaires.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Je poursuis et termine avec l'inventaire à la Prévert des mesures que nous aimerions voir se concrétiser à court terme :

- Nous aimerions voir s'ouvrir un vrai parking réservé aux pendulaires, à hauteur de Porcena, à la gare de Corcelles, ainsi qu'un autre sur l'ancien site d'Ensa, sur les hauts de Corcelles.
- Nous aimerions davantage de stations sûres et protégées pour les vélos, non seulement aux terminus des lignes TransN, mais aussi à certains arrêts intermédiaires : des stations couvertes, dans lesquelles il est possible de laisser son vélo en toute sécurité.
- Nous aimerions une amélioration des cadences des transports publics en soirée, car un bus toutes les 25-30 minutes le soir sur la ligne 101 n'incite pas à laisser sa voiture au garage.
- Nous aimerions que le Conseil communal retravaille le concept de stationnement dans les quartiers, et que l'on n'y vende pas plus de vignettes qu'il y a de places à disposition.
- Nous aimerions que le Conseil communal réfléchisse à l'ouverture de nouvelles zones piétonnes dans toute la commune, même si elles devaient se limiter à une portion de rue. De même, nous apprécierions davantage de zones de rencontre et une généralisation du 30 km/h à toute la ville.
- Nous aimerions que l'espace urbain réservé au trafic motorisé soit repensé et restreint, de façon à regagner de l'espace en rue pour y planter des arbres et rendre la ville plus agréable aux piétons.
- Nous voulons des transports publics plus attrayants, non seulement au niveau des cadences, mais aussi des tarifs.
- Nous demandons au Conseil communal de faire preuve de davantage de créativité pour résoudre le problème du stationnement des parents aux abords des écoles. Nous demandons également que soient réalisés rapidement des chemins pour écoliers, et que la Ville promeuve plus activement les Pedibus.
- Nous demandons au Conseil communal de faciliter le covoiturage et le partage de véhicules entre particuliers, grâce à des applications dédiées et via un système de dédommagement du propriétaire du véhicule prêté.
- Enfin, nous aimerions que les différents réseaux de mobilité – chemins pour piétons, voies cyclables, lignes de transports publics et parkings d'échange – soient mieux interconnectés.

Voilà. Je m'arrête là, mais cette énumération de nos souhaits en matière de mobilité et de stationnement n'est pas exhaustive. En conclusion, le

groupe socialiste pense que la stratégie que le Conseil communal nous présente ce soir va dans le bon sens. C'est pourquoi nous prendrons acte de ce rapport à l'unanimité.

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

- Le groupe PLR souhaitait de longue date débattre d'une stratégie de mobilité issue d'une réflexion globale. Une stratégie qui établisse la vision future des déplacements et du stationnement sur l'ensemble de la commune fusionnée. Aujourd'hui, nous y voilà enfin. Est-ce pour autant que nos attentes sont comblées ? La réponse du groupe PLR est un non clair et unanime : nous ne sommes aujourd'hui pas satisfaits de la stratégie qui nous est présentée.

A titre liminaire, soulignons tout d'abord le fait que la stratégie fait l'impasse sur quelques défis majeurs de la mobilité sur notre territoire, à l'instar de la traversée de Peseux et du prolongement du Littorail vers l'est. Trop éloigné dans le temps, trop incertain, nous explique-t-on.

Pour d'autres projets majeurs, dont les effets se déploieront *a priori* encore d'ici 2040, comme la ligne directe avec La Chaux-de-Fonds, la stratégie n'est pas beaucoup plus loquace et semble se borner à en évoquer le potentiel de captation des pendulaires, et la nécessité de renforcer le pôle de la gare de Neuchâtel. Si l'on y ajoute l'absence d'un projet symbolique et emblématique, tout cela nous semble réduire la portée politique et visionnaire de la stratégie, même si nous comprenons qu'elle s'inscrit avant tout dans la réalisation du PAL à la temporalité bien définie.

Au chapitre des éléments manquants, citons encore l'absence de référence à un plan de mobilité professionnelle pour l'administration, ce qui est bien regrettable à l'aune de son devoir d'exemplarité, et alors même que l'on envisage d'exiger un plan de mobilité des entreprises d'une certaine taille.

Etant donné le délai pour recevoir ce rapport, nous nous étonnons également et regrettons que la stratégie élude certaines questions et qu'elle se base en partie sur des données datées et des études dont les résultats définitifs ne sont pas encore connus. On apprend, par exemple, que l'étude – je cite – « (...) visant à analyser les conditions-cadres nécessaires au report du trafic de transit sur les axes structurants (...) est en cours », ce qui est gênant s'agissant de l'une des orientations phares de la présente stratégie. De plus, rien n'est dit sur la capacité des tunnels autoroutiers à absorber, sur le long terme, le trafic de transit local. Le Conseil communal peut-il nous rassurer à cet égard ?

La stratégie s'inscrit aussi, en partie, dans la continuité des politiques passées en termes de mobilité et de stationnement. De ce fait, de nombreuses mesures ont déjà été mises en œuvre, ou sont en train de

l'être, allant dans le sens de la présente stratégie. Il s'agit notamment de la suppression de places de stationnement en voirie, même si l'ampleur de cette réduction demeure, jusqu'à ce jour, un secret bien gardé. Nous formulons ainsi les deux questions suivantes à l'adresse du Conseil communal :

- Depuis le début de la législature, et en y incluant aussi les places réaffectées aux deux-roues et à la livraison, combien de places de stationnement ont-elles été supprimées ?
- Combien vont-elles l'être encore à l'avenir ?

L'enjeu principal de la stratégie est celui du report modal ou, pour l'exprimer différemment, celui de la diminution de la place de la voiture dans notre ville. Ici, la position du groupe PLR est univoque. Notre but a toujours été de prôner un équilibre raisonné entre tous les types de mobilité pour le bien-être de nos concitoyennes et de nos concitoyens. Dans cet esprit, nous pouvons concevoir une réduction de la place de la voiture en ville, mais à la condition que des alternatives attrayantes et réalistes soient mises en œuvre. Or, le rapport ne nous donne pas satisfaction de ce point de vue-là.

Disons-le clairement, les « mesures de rétorsion » contre la voiture et les « espaces routiers hostiles » – si vous me permettez cette citation du rapport tellement elle frappe par son parti pris militant – s'enchaînent depuis des années et continueront de l'être à l'avenir. Et c'est là la seule garantie apportée par ce rapport d'information.

En revanche, nous ne sommes pas beaucoup plus avancés sur les mesures d'accompagnement qui seront mises en place et sur leurs coûts. Prenons l'exemple des pendulaires, dont nous ne soulignerons jamais assez l'importance pour notre économie. Dans le chapitre dédié aux aspects financiers, on nous parle du manque à gagner lié à la fermeture prochaine des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo. Mais que coûtera à la commune la mise en place de nouveaux parkings d'échange, l'amélioration de ceux existants et une éventuelle location du parking de la Maladière ? Ces dépenses seront nécessaires, car certains flux pendulaires ne sont, à l'heure actuelle, pas du tout captés par les parkings d'échange existants : on pense aux pendulaires venant du Val-de-Travers et de la Tourne, et ceux descendant les gorges du Seyon. Il faudra donc créer de nouveaux parkings d'échange pour eux, avec une desserte en transports publics digne de ce nom. En plus, donc, du fait de développer et de rendre plus attractifs ceux qui existent déjà, en renforçant les cadences des bus qui les desservent. Sur ces éléments, le rapport se contente d'indiquer laconiquement que les discussions sont en cours et que les coûts à charge de notre commune ne sont pas encore estimables.

Autrement, qu'en est-il plus généralement des coûts pour augmenter l'offre des transports publics ? Aucune indication à ce sujet non plus. Les bus de certaines lignes sont déjà bondés aux heures de pointe. Qu'en sera-t-il en cas de report modal vers les transports publics avec 6'000 habitants et 5'000 emplois en plus ? Selon toute vraisemblance, il faudra renforcer les cadences des bus, comme il faudra aussi améliorer la desserte en transports publics des secteurs qui sont actuellement moyennement ou faiblement desservis. Le tout dans un contexte où l'offre globale en transports publics devra fortement s'étoffer partout ailleurs dans le canton d'ici 2040. A nouveau, ce sont des questions centrales qui ne trouvent aucune réponse dans le rapport. Vous comprendrez qu'il est très difficile au groupe PLR d'accepter une stratégie où les « mesures de rétorsion » sont actées, mais où règne le plus grand flou quant aux mesures d'accompagnement.

Et puisque l'on parle des mesures d'accompagnement, il y en a une dont les coûts seraient chiffrables et qui offrirait, selon nous, un excellent rapport coût/efficacité : il s'agit du subventionnement d'un abonnement annuel test Mobility aux ménages qui le souhaitent. L'abonnement coûte un peu moins de CHF 120.- par année, alors qu'un véhicule partagé peut remplacer jusqu'à 10 voitures privées selon les résultats d'une étude citée par le rapport d'information lui-même. Renforçant la multimodalité, cette mesure serait par ailleurs complémentaire à l'action menée par la Ville pour subventionner l'achat de vélos-cargos, dont nous aimerions savoir si elle a pleinement répondu aux attentes du Conseil communal et s'il compte la maintenir au-delà du 31 décembre 2023.

A l'avenir, le développement de l'autopartage sera aussi synonyme d'électrification du parc automobile, puisque Mobility ambitionne d'électrifier complètement sa flotte de véhicules d'ici 2030. Dans ce domaine, le groupe PLR salue la volonté du Conseil communal de développer les bornes de recharge pour véhicules électriques sur le domaine public, et de les associer à des installations produisant de l'électricité. La possibilité de recharger son véhicule et, si possible, avec de l'énergie renouvelable, sont en effet deux éléments très importants pour les acheteurs potentiels de véhicules électriques.

Avec l'électrification en marche du parc automobile, le groupe PLR s'interroge aussi sur le moment où il sera suffisamment développé pour renoncer à certaines mesures comme la pose de revêtement phonoabsorbant ou la réduction de la vitesse sur certaines routes. Il est toutefois clair que cette dernière mesure s'inscrit à différents niveaux de la stratégie, puisqu'elle permet, non seulement, de réduire le bruit, mais qu'elle devrait également inciter au report d'une partie du transit sur le réseau autoroutier et permettre d'augmenter la sécurité routière dans les

quartiers. Néanmoins, le groupe PLR aimerait souligner ici l'importance de garder suffisamment d'axes structurants à 50 km/h, notamment pour l'acheminement des pendulaires vers les parkings d'échange, ainsi que pour le bon fonctionnement des transports publics.

A n'en pas douter, le premier test grandeur nature de la nouvelle stratégie sera la fermeture des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo, ainsi que la gestion des flux pendulaires qui leur sont associés. Ici, le manque de mesures concrètes d'accompagnement est flagrant. Où sont-elles, malgré les promesses faites jadis par le Conseil communal de les définir et de les communiquer dans un délai de 2-3 ans après la décision de juin 2020 de fermer le parking des Jeunes-Rives au 1^{er} janvier 2025 ? Rien – ou presque rien – n'a été accompli malgré nos interventions et nos mises en garde, et nous voudrions acquérir la certitude qu'une solution satisfaisante sera effective d'ici cette date butoir. Le Conseil communal s'engage-t-il formellement ce soir à ce que cela soit le cas et que des solutions soient prêtes à l'échéance du 1^{er} janvier 2025 ?

Par ailleurs, on peut légitimement se poser la question des effets de la fermeture de ces parkings sur la marche des affaires des commerçants du centre-ville. Nous demandons que le Conseil communal évalue l'impact du report du stationnement des pendulaires vers les parkings d'échange en périphérie et le parking de la Maladière, et prenne des mesures en cas d'impact avéré.

Le groupe PLR étant échaudé par l'expérience des Jeunes-Rives, ses craintes concernent aussi l'éventualité d'une piétonnisation du faubourg du Lac et de la place Alexis-Marie-Piaget. Nous ne voulons pas de ce projet, tant que l'extension du parking souterrain du port sous la place Alexis-Marie-Piaget n'est pas garantie dans un délai raisonnable. Par ailleurs, nous demandons une compensation complète et non partielle des places de stationnement qui pourraient être supprimées en surface.

Nous nous questionnons également sur la desserte de Valangin par les transports publics et la mobilité cyclable. Depuis la fusion, on ne peut pas dire que Valangin soit tombée aux oubliettes – bien heureusement – comme en attestent les différents projets menés ou prévus sur son territoire, de l'installation de conteneurs enterrés à la construction du nouveau pont du Tirage, en passant par l'installation prochaine d'une zone 30 pour la traversée du village.

Toutefois, les absences d'une ligne de bus reliant la localité à la gare de Neuchâtel via Pierre-à-Bot, ainsi que d'un parcours cyclable sécurisé reliant Valangin à Neuchâtel se font cruellement sentir par les Valanginois-e-s. A quand de telles dessertes ? Devrons-nous attendre la réalisation de la stratégie cantonale « Mobilité 2030 » et la mise en service

de la ligne directe avec La Chaux-de-Fonds pour qu'une liaison de bus vers la gare de Neuchâtel voie le jour ?

Quoi qu'il en soit, en matière de mobilité et de stationnement, une partie du chemin a déjà été tracée par les investissements passés et ceux en cours de réalisation, et la question principale est de savoir où ce chemin va désormais nous mener. Au groupe PLR, nous sommes inquiets pour l'avenir de notre ville. Jugez-en vous-mêmes :

- On évoque régulièrement, dans cette assemblée, la nécessité de créer du lien social. Mais n'est-on pas en train de créer une politique de mobilité qui empêche les résident-e-s d'accueillir leurs proches et leurs connaissances ?
- On évoque régulièrement, dans cette assemblée, l'attention et les soins que l'on doit apporter aux personnes fragiles, à mobilité réduite ou en situation de handicap. Mais n'est-on pas en train de créer une politique de mobilité qui priverait les personnes qui ont besoin de leur voiture pour se déplacer et transporter leurs courses ou leurs colis ?
- On évoque régulièrement, dans cette assemblée, l'importance de maintenir des centralités de quartier vivantes et dynamiques. Mais n'est-on pas en train de créer une politique de mobilité et de stationnement qui sonne la mort des petits commerces et des services de proximité ?
- Enfin, on évoque régulièrement, dans cette assemblée, la volonté d'accroître nos recettes fiscales. Mais n'est-on pas en train de créer une politique de mobilité qui poussera les entreprises à délocaliser, faute d'une accessibilité suffisante pour leurs employé-e-s ?

Vous l'aurez compris, le groupe PLR refusera à l'unanimité de prendre acte du présent rapport. Sans pour autant être d'accord sur le fond avec les réponses apportées par le Conseil communal, nous voterons le classement des motions, afin d'éclaircir les rangs des objets du Conseil général et de soulager notre administration, à une exception près : nous refuserons, en effet, le classement de la motion n° 330 qui demande justement d'établir une stratégie en matière de mobilité.

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

- C'est avec grand intérêt et une certaine impatience, que notre groupe a pris connaissance du rapport n° 23-006 sur la stratégie en matière de mobilité et de stationnement, ainsi que des réponses à différentes motions touchant à la gestion du trafic, dont certaines émanant de notre groupe.

L'attente en valait la peine. Les enjeux d'aujourd'hui, qu'ils soient liés au climat et à l'utilisation rationnelle des énergies, ou encore à la qualité de

vie en ville et à la santé, sont traduits dans une stratégie avec le regard tourné vers l'avenir qui nous fera enfin rattraper le retard pris par rapport à des villes progressistes en gestion de la mobilité. Un grand merci, donc, au Conseil communal, ainsi qu'aux personnes qui ont rédigé ce rapport : leur grande expertise en a fait un document riche en informations, en éclaircissements et en perspectives encourageantes.

Car oui, le grand défi consiste en la répartition de l'espace public, qui est limité – voire très limité par endroit – pour donner la place nécessaire à tous les modes de déplacement, et pouvoir en assurer la fluidité et la sécurité. Sans oublier un autre aspect crucial : la végétalisation de nos rues, places et trottoirs, pour faire face aux périodes de canicule en augmentation. C'est donc tout naturellement que l'automobile, devenue reine des routes au siècle passé, doit aujourd'hui céder du terrain pour renforcer la mobilité douce. A la lecture du rapport, nous comprenons aussi très vite qu'une simple électrification du parc automobile n'est pas une solution viable, avec ou sans crise de l'énergie : le nombre de voitures en circulation ou stationnées doit impérativement diminuer.

Nous sommes ravi-e-s de constater que le Conseil communal l'a aussi bien compris : enfin ! ai-je envie de dire. Les principes posés, qui seront concrétisés et chiffrés dans le plan directeur de la mobilité, vont clairement dans la bonne direction et nous nous en réjouissons. Néanmoins, nous profitons de l'occasion pour formuler quelques souhaits en vue de la mise en œuvre de la stratégie.

Pour plusieurs aspects, la Ville doit pouvoir compter sur le Canton, et je suis contente de faire ce rappel, parce que certains n'ont visiblement pas conscience que beaucoup de choses se décident à l'échelon cantonal, voire fédéral. Notre groupe espère donc que la Ville obtiendra le soutien nécessaire du Canton, en lui rappelant les objectifs du plan climat cantonal. Parmi ces points, il s'agira, par exemple, d'améliorer les cadences des lignes de bus en soirée, lors des heures de pointe et vers les *park and rides* de notre commune. Ou encore d'augmenter le transfert modal grâce à une meilleure desserte, par exemple, vers le Val-de-Ruz. Et aussi : la mise en place des *park and rides* planifiés dans le canton, afin de diminuer le nombre de voitures arrivant aux portes de notre commune.

A partir de là, des réalisations sont en grande partie du ressort du Conseil communal. Nous l'invitons donc à prendre des mesures pour mieux guider le trafic, en envoyant le transit dans les tunnels, les pendulaires vers les *park and rides* et les visiteurs vers les parkings souterrains, en affichant leurs disponibilités bien en amont. Afin d'éviter que les voitures tournent dans les quartiers ou au centre plutôt que de se diriger directement vers les parkings correspondants, nous souhaitons que les tarifs des places de

stationnement en surface soient enfin ajustés à ceux pratiqués dans les autres villes.

Les flux de cyclistes et de piétons méritent également d'être mieux guidés à l'aide de signalisation ou de marquage au sol, afin d'augmenter leur sécurité, tout spécialement dans des carrefours complexes, comme celui de Vauseyon. Des indications sur les temps de parcours à vélo et à pied à travers la ville, des flèches vers des raccourcis piétons via des chemins publics mais cachés, sont d'autres mesures simples et efficaces qui encourageront la mobilité douce.

Mais comme dit au départ, l'espace public est limité. Certaines rues sont étroites et l'on ne pourra pas donner la place nécessaire à chaque type de mobilité. Il faudra donc parfois faire des choix et favoriser l'un ou l'autre mode de déplacement, selon la rue ou la ruelle, sans oublier la place à dégager pour une indispensable végétalisation accrue. Nous invitons le Conseil communal à profiter du plan directeur de la mobilité pour faire des priorisations dans ce sens.

Pour conclure, notre groupe soutient pleinement la stratégie du Conseil communal, laquelle met l'humain et l'environnement au cœur des préoccupations en matière de mobilité, afin d'augmenter la qualité de vie de toutes et tous. C'est donc à l'unanimité, et avec nos félicitations et encouragements, que nous allons prendre acte du présent rapport. En revanche, le classement des motions se fera moins unanimement : une partie de notre groupe refusera le classement des motions n^{os} 325 et 333.

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

- Je remercie les groupes de leurs retours. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils sont assez contrastés, si l'on prend les extrêmes. Extrêmement nuancés et aussi extrêmement détaillés : j'ai pris à peu près une page entière de notes. Je ne pense pas que j'arriverai à répondre à tous les éléments, mais certains ayant été qualifiés de liste à la Prévert, j'imagine qu'ils n'attendaient pas une réponse tout de suite. Par contre, ils seront évidemment très intéressants à développer par la suite.

Pour commencer, je vous dirai que, la semaine dernière, les participants à la Journée des villes suisses se sont justement penchés sur le thème « Repenser la mobilité et l'espace public ». Le Conseil communal y était *in corpore* jeudi dernier. Dans son communiqué de presse, l'Union des villes suisses a dit ceci : « (...) Les villes offrent à leur population une qualité de vie élevée, qu'elles souhaitent préserver et améliorer. En matière de mobilité et d'infrastructures, les villes vont beaucoup changer au cours des années à venir. (...) »

Ce point est un point central – j’y reviendrai tout à l’heure – car nous sommes aujourd’hui à la croisée des chemins, et il faut décider si nous voulons une politique de statu quo, d’immobilité, ou une politique qui accompagnera ce changement.

Nous n’avons pas besoin de le décréter : ce changement est déjà en cours. Il est même permanent. Nos habitudes de mobilité évoluent, tout comme évoluent nos exigences en matière d’utilisation de l’espace public. Et je crois que tous les groupes l’ont relevé.

Nous le savons, le nombre de ménages possédant une voiture privée diminue régulièrement à l’intérieur de l’espace urbain, tandis que la vente de vélos de tous types a explosé ces dernières années. Cependant, d’un autre côté, la voiture reste souvent incontournable dans les régions mal desservies par les transports publics, en particulier, et l’augmentation de la population annule parfois l’effet de la diminution des voitures en ville.

La question centrale reste donc celle de savoir comment concilier des attentes parfois contradictoires. D’un côté, nous aimerions pouvoir aller en voiture partout, le plus vite possible, et stationner, si possible, gratuitement – ou en tout cas le moins cher possible – le plus près possible de notre destination, sans toujours grande considération pour les besoins des autres utilisateurs et utilisatrices du domaine public. De l’autre côté, sur le même espace, il faudrait que les transports publics puissent rouler sans entrave, pouvoir disposer de pistes cyclables confortables, d’espaces sécurisés pour les piétons, d’aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite, de surfaces perméables, arborisées ou végétalisées, d’espaces publics généreux et agréables, de terrasses pour les cafés et les restaurants, et j’en passe. Tout cela sur le *même* espace.

Trois options s’offrent à toutes nos collectivités. La première est le statu quo, qui consacre une conception de l’espace public très largement favorable au transport individuel motorisé – c’est-à-dire à la voiture – au détriment de tous les autres. La deuxième option, tout aussi radicale que la première, est une révolution qui chasserait radicalement la voiture au profit de tous les autres usages.

Ou alors, troisième option, une approche progressive, réaliste et pragmatique – mais néanmoins claire dans ses ambitions et ses intentions – qui vise à accompagner, dans la durée, une évolution vers :

- d’une part, plus d’espace public dédié à la mobilité douce et aux transports publics, une meilleure prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite, des enfants ou des personnes âgées, en améliorant la sécurité, avec plus d’espace public dédié aux activités de loisirs et mieux adapté au changement climatique ;

- et, d'autre part, vers la prise en compte des besoins en termes d'accessibilité et de stationnement des voitures, qui resteront sans doute bien présentes dans les années à venir, quand bien même, ici aussi, l'évolution est en marche, qu'il s'agisse d'une électrification de la motorisation, d'un développement de la mobilité partagée – de type Mobility – ou du transfert modal pur et simple, par exemple.

Vous l'aurez compris, c'est bien cette troisième voie qu'a choisie le Conseil communal en vous soumettant la stratégie de mobilité et de stationnement dont nous débattons ce soir. Elle vise à progresser vers une mobilité alternative et durable, combinant transport individuel motorisé, transports publics, mobilité douce et urbanisation dense, pour un territoire plus agréable, sécurisé, avec moins de nuisances sonores et d'émissions de gaz à effet de serre, mais néanmoins accessible à tous les types de mobilité selon des modalités différenciées, ce qui signifie changer des habitudes.

Elle répond spécifiquement aux besoins en ressources et aux potentialités dans notre commune, en tenant compte de ses caractéristiques propres : Neuchâtel n'est pas Copenhague, n'est pas Amsterdam, n'est pas Berne. Elle ne peut pas le devenir, en tout cas pas à court terme. Sa topologie, son histoire et son développement empêchent certaines avancées rapides, mais permettent d'autres solutions.

Cette stratégie vise à équilibrer la nécessité d'une transition vers le transport multimodal et les différentes attentes, souvent contradictoires, relatives à l'utilisation de l'espace public et aux dynamiques actuelles. Le rôle de notre Autorité consiste à mettre en place, progressivement, les conditions-cadres propices à accompagner la transition des habitudes de déplacement et favoriser le report modal. C'est la réponse à l'une des objections qui a été émise : c'est progressivement, en l'espace de 15 ans, que les choses vont se mettre en place. Il est totalement illusoire – et ce serait même malhonnête – de penser présenter un rapport stratégique avec une vision, en prétendant donner immédiatement toutes les solutions qui vont s'appliquer en 2025, 2030, 2035 et 2040.

Autre point extrêmement important : tous ces développements – et cela a été relevé par tous les groupes – doivent se faire en coordination étroite avec les politiques cantonale et fédérale, sur une période alignée sur le nouveau plan d'aménagement en préparation et sur les objectifs cantonaux en matière de mobilité et de climat. Les dates sont les mêmes pour l'ensemble de ces horizons, puisque l'on parle d'un horizon 2040.

Toutes les actions de notre Conseil, depuis plusieurs années – en particulier depuis la naissance de notre nouvelle commune – sont déjà en cohérence avec l'objectif poursuivi, ce qui contredit d'ailleurs certaines affirmations comme quoi absolument rien n'était en cours ou que rien n'a

été apporté en termes de solutions. Nous avons déjà pu en débattre à l'occasion de plusieurs rapports ces dernières années, qu'il s'agisse de plans spéciaux, d'entretien du domaine public, de nouveaux aménagements autour de la zone piétonne existante ou d'autres secteurs du territoire communal. D'autres viendront, sont en cours de préparation ou sont en voie de réalisation actuellement, au moment où je vous parle.

En résumé et en particulier, la stratégie de mobilité et de stationnement apporte des solutions pertinentes aux attentes définies par les anciennes communes dans le Livre de la fusion. Je n'ai entendu personne faire allusion à ce document, mais c'est bel et bien sur la base de ce document, ainsi que de toutes les stratégies ou toutes les réflexions, toutes les études qui avaient été faites par les quatre communes qui ont précédé notre commune actuelle, que les réflexions et les propositions se sont faites.

Cette stratégie permet de sortir de l'immobilisme, en favorisant une transition progressive et pragmatique qui tient compte des besoins réels de tous les acteurs ou actrices de la mobilité, dans une approche concertée. Elle prend en compte les spécificités de notre territoire communal et garantit l'accessibilité à toutes les formes de mobilité.

Elle définit surtout – et j'insiste sur ce point – les bases du plan directeur de la mobilité. Il ne faut pas confondre ici le niveau des documents, et c'est déjà une réponse à un certain nombre de remarques qui ont été faites : ce document stratégique est la base nécessaire et indispensable à la rédaction et à la réalisation des mesures qui viendront dans le cadre du plan directeur de la mobilité.

C'est ce soir que vous débattiez et que vous tranchez. En cela, je me porte un tout petit peu en faux par rapport à ce qu'a dit le relateur du groupe vert/libéral : certes, ce document ne peut pas être amendé ou corrigé, en revanche, les options qui sont prises, elles, sont débattues. Le classement des motions est fait ou non, et libre à n'importe quel groupe de cet hémicycle de déposer un postulat qui demanderait d'aller dans une direction différente de celle qui est proposée ici. C'est cela que vous tranchez ce soir. L'étape suivante est le plan directeur de la mobilité, dont les travaux ont bel et bien déjà commencé, et qui sera de la compétence du Conseil communal.

Ce rapport stratégique alimente non seulement les réflexions, mais la réalisation du projet de territoire et du plan communal des énergies. Contester ou revenir sur les options qui ont été prises par le Conseil communal dans ce rapport signifie qu'il faudrait aussi, dans ce cas, revenir sur toute une série d'éléments qui ont déjà été présentés dans le cadre du projet de territoire.

Je vais essayer de répondre à un certain nombre des questions posées. Il y en a vraiment beaucoup, certaines étant plutôt des remarques que des questions. Mais je vais essayer de répondre, en tout cas, à celles qui ont été assez précisément posées.

Il y en a une à laquelle je réponds globalement, c'est par rapport à la question des transports publics : les questions qui sont liées aux horaires, à la fréquence, à l'établissement de nouvelles lignes ou à la tarification. Tous ces éléments-là relèvent de compétences qui ne sont pas des compétences communales.

En revanche, la commune est bel et bien représentée dans un certain nombre d'organes et d'organismes de concertation. Par exemple, les Conférences régionales des transports : nous sommes présents dans la CRT 1, qui est celle de la région Neuchâtel Littoral, et dans la CRT 5, celle du Val-de-Ruz. C'est important, car c'est là, notamment, que nous discutons des attentes que nous avons – nous, Communes de Val-de-Ruz et de Neuchâtel – par exemple sur les dessertes qui sont offertes entre le Val-de-Ruz et la Ville de Neuchâtel, que plusieurs groupes ont évoquées. Le Conseil communal reconnaît tout à fait que celles-ci sont insuffisantes par rapport à ce qu'elles devraient – ou devront – être à l'avenir. C'est un exemple parmi d'autres.

Il y a aussi une possibilité d'intervenir à travers la présence du Conseil communal au sein du Conseil d'administration de TransN, où il n'est pas majoritaire, mais où il peut amener un certain nombre de propositions et de réalisations.

A ce propos, TransN n'est pas consultée formellement par rapport à la stratégie. Par contre, c'est un acteur majeur – comme les CFF – des questions liées à la mobilité et aux transports publics. Nous avons des contacts très réguliers, que ce soit avec TransN ou avec les CFF. Beaucoup d'éléments qui ont été évoqués ici – comme, par exemple, le passage au 30 km/h dans beaucoup de rues desservies par les transports publics – ont déjà été abordés avec eux, et des solutions ont généralement été trouvées.

Peut-être encore une réponse très concrète et précise : le train est également une desserte possible dans la diamétrale qui relie l'est et l'ouest de notre commune. Une bonne nouvelle à terme, et pas dans un terme très lointain : il sera possible, avec la réalisation du tunnel de Gléresse, d'avoir une connexion diagonale via la gare de Neuchâtel – mais sans nécessiter de transbordements – entre Le Landeron et La Tène et, de l'autre côté, Gorgier et Vaumarcus. Cela signifie que les personnes qui habitent sur l'ouest de notre canton et qui doivent se rendre à l'est pour travailler, le long de cette ligne, auront une possibilité supplémentaire en gagnant un certain temps, puisqu'elles ne devront plus

transborder par la gare de Neuchâtel. L'horizon qui nous est annoncé se situe autour de 2026.

Concernant les tarifs, notre commune est une des communes qui a été pionnière dans le fait de lutter contre la cherté des transports publics, pour inciter les jeunes, notamment – et même les adultes, y compris les personnes âgées – à monter dans le train ou le bus. Vous savez que nous offrons un subventionnement à l'achat des abonnements de transports publics annuels, avec la possibilité, pour les personnes qui ont des difficultés financières, de pouvoir fractionner le paiement. Cela avait été un souhait de votre Autorité et nous en avons débattu au tout début de la législature. C'est quelque chose qui fonctionne très bien et qui permet d'aller exactement dans le sens de ce qui vous a été dit.

Mais une erreur à ne pas commettre – et j'en appelle vraiment à tous les groupes – c'est de penser que la commune va pouvoir payer toutes les infrastructures et assumer tous les coûts d'une politique de mobilité qui n'est pas une politique de mobilité communale, mais qui est bel et bien une politique de mobilité régionale et cantonale.

Et j'invite les personnes concernées, dans cette auguste assemblée, et les groupes politiques – qui sont tous, à ma connaissance, représentés au Grand Conseil – à faire entendre leur voix là où elle doit et peut être entendue. Car c'est au Grand Conseil qu'un grand nombre des questions ou des remarques qui ont été faites ici doivent être adressées.

De notre côté, nous pouvons poser la problématique sur la table, nous pouvons proposer des choses, nous le faisons, nous pouvons déplorer que certaines choses ne se fassent pas ou n'aillent pas assez vite. Il y a un certain nombre de contradictions auxquelles nous faisons face aujourd'hui : par exemple, entre ce que nous dit le Service des ponts et chaussées par rapport à ce que devrait faire la Ville en termes de capacité d'absorption du trafic, et ce que nous dit le Service des transports, quand il nous annonce qu'il n'a pas tellement envie de faire grand-chose jusqu'en 2040, lorsque la ligne directe sera inaugurée.

Nous réglons tout cela par le dialogue, par la concertation, et pas seulement avec les communes voisines : beaucoup de travail se fait, non seulement avec Val-de-Ruz, mais aussi avec les communes de la région Neuchâtel Littoral. Nous le faisons aussi avec nos partenaires des autres villes, mais celles-ci n'ont parfois pas tout à fait les mêmes intérêts – ou pas tout à fait les mêmes situations de départ – que la Commune de Neuchâtel. Je pense, en particulier, au Locle et à La Chaux-de-Fonds, avec qui nous travaillons très bien, mais qui connaissent une réalité un petit peu différente de la nôtre en termes d'infrastructures existantes ou non.

Infrastructures existantes : voilà encore un point sur lequel le Conseil communal se porte totalement en faux avec ce qui a été dit. Car il faudrait alors oublier tous les investissements qui ont été faits depuis des décennies, notamment par l'OFROU : des dessertes en termes de transports publics, les routes cantonales existantes, les *park and rides*. Ceux-ci ne sont peut-être pas optimaux, mais – je le rappelle quand même – ils sont utilisés aujourd'hui à 40 % de leur capacité. S'ils le sont si peu, ce n'est pas seulement en raison d'une desserte qui serait insuffisante. C'est aussi parce qu'il est extrêmement facile et bon marché, aujourd'hui, de stationner au centre-ville, ce qui ne se fait dans pratiquement plus aucune ville d'une certaine taille de notre pays. Et même d'autres pays.

Ainsi, les infrastructures ont été réalisées. Nous avons un privilège incroyable en ville de Neuchâtel : nous disposons de cinq parkings en ouvrage aux alentours de la zone piétonne. Quatre se trouvent immédiatement autour – City Centre, dont je rappelle l'existence, l'Ecluse, le parking du Port et le parking Pury – et un à moins d'un kilomètre du centre-ville, desservi par deux lignes de transports publics, dont une immédiatement à la sortie du parking : le parking de la Maladière.

Ce parking est aujourd'hui très largement sous-utilisé et pratique des tarifs qui ne sont pas plus chers que ceux du parking des Jeunes-Rives, à peu de choses près. On est très loin de tarifs à CHF 20.- ou CHF 25.- la journée, tels qu'ils se pratiquent dans beaucoup d'autres villes que vous connaissez peut-être. Si vous êtes allés à l'étranger et que vous êtes entrés dans une ville italienne, vous savez quelle est votre douleur quand vous devez mettre une voiture dans un parking. En France ou en Allemagne, c'est pareil.

Que dire encore... Je ne sais pas où, dans le rapport – mais vous me le direz, car cela a dû m'échapper – on parle de « mesures hostiles » et de « rétorsion » face aux automobilistes. Si cela se trouve dans le rapport, c'est que j'en ai eu moi-même une mauvaise lecture. Ce n'est en aucun cas une politique pratiquée par la Ville, et j'espère que les différents exemples qui ont été donnés le prouvent.

Le Conseil communal cherche une politique équilibrée. Cette politique équilibrée entraîne, bien évidemment, le fait que des habitudes devront être changées en regard d'une situation qui, aujourd'hui, prétérite certains usagers du domaine public par rapport à d'autres. En aucun cas – je me porte totalement en faux et le dis haut et fort ce soir – il y a l'intention de faire une politique hostile ou de rétorsion vis-à-vis de l'automobile. Je crois que la plupart d'entre nous, dans cette salle, sommes automobilistes. En fonction de l'usage que l'on doit faire, évidemment, cela nous embête parfois de ne pas trouver une place de parc. Mais parfois aussi, cela nous

arrange de ne pas avoir la vue encombrée de beaucoup de voitures. Dire cela ne signifie pas que l'on s'oppose à la voiture. La voiture va rester une réalité dans notre ville, comme partout ailleurs en Suisse. Simplement, c'est une réalité qui va évoluer à l'avenir.

Certaines choses que j'ai entendues ce soir ne sont prônées par plus personne : le TCS, par exemple, qui a été consulté sur les principes de ce rapport, est en accord avec pratiquement toutes les options qui ont été mentionnées. Il a même fait une remarque – mais je dis cela parce que nous sommes entre nous – disant qu'il trouvait que faire un nouveau parking à la rue Alexis-Marie-Piaget n'était peut-être pas une idée excellente, dans le sens où cela risquait d'attirer encore un petit peu plus de voitures vers le centre-ville. Nous avons expliqué la logique qui se trouvait derrière cette idée et nous nous sommes assez vite mis d'accord sur cette ambition.

Concernant le 30 km/h, il n'est pas question de l'instaurer partout, car il y a des zones dans lesquelles cette mesure ne se prête pas : les tunnels d'autoroute, où l'on traverse à 80 ou 100 km/h, ne vont évidemment pas être mis à 30 km/h, tout comme les routes qui sortent de la commune. Par exemple, il n'est bien sûr pas à l'ordre du jour de mettre à 30 km/h la route qui va à Chaumont, qui est une route communale.

Par contre, les autres routes, oui. Y compris la rue des Parcs, ce qui est en train d'être fait. Je crois vous en avoir expliqué la raison lors du dernier débat que nous avons eu : nous avons des obligations cantonales. Parmi celles-ci, il y a celle d'appliquer le plan directeur de la mobilité cyclable, par exemple.

Il n'y a que deux options avec ce plan directeur, je vous l'avais dit et je vous le répète ici, car je vois que les choses doivent être répétées souvent pour peut-être être entendues. La première option est de supprimer l'entier du stationnement sur toute la rue, ce qui veut dire la suppression de 150 à 200 places de parc. Pour le Conseil communal, ce n'est évidemment pas une option, précisément pour les remarques qui ont été faites par l'un ou l'autre groupe disant que certains endroits n'offrent pas suffisamment de possibilités de stationnement pour les personnes qui n'ont pas d'alternative, ni en ouvrage ni ailleurs. On ne va donc pas supprimer des places de parc dans ces endroits-là, sauf dans des cas isolés. L'autre option, c'est justement le 30 km/h : sans vous refaire tout l'article sur le 30 km/h – nous en avons déjà parlé longuement – cette mesure permet d'augmenter la sécurité et de pallier toute une autre série de problématiques.

Même le TCS est parfaitement en accord avec les propositions que fait la Ville. Le TCS n'a émis qu'une seule réserve, c'est par rapport à la route cantonale qui traverse notre ville depuis la sortie de l'autoroute du côté

est, jusqu'à l'avenue du Premier-Mars. Mais même là, il admet tout à fait qu'il y a des secteurs, dans la traversée de la ville, qui pourraient tout à fait passer à 30 km/h.

La présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, intervient pour faire remarquer au conseiller communal qu'il a dépassé son temps de parole. Elle admet que le rapport est conséquent et que M. Moruzzi est en train de répondre aux questions, mais elle lui demande néanmoins de répondre de manière plus précise.

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

- Je vais être extrêmement bref, car une ou deux questions précises ont été posées par le groupe PLR. J'aimerais vraiment y répondre, parce que je pense – j'espère – que cela permettra au groupe PLR d'adapter sa vision, à défaut de sa rhétorique, par rapport à la politique en termes de places de stationnement.

Vous avez dit que c'était un secret bien gardé. Néanmoins, je ne sais pas quand je n'aurais pas répondu à la question qui m'aurait été posée avant ce soir sur le nombre de places de parc supprimées depuis le début de la législature. C'est ce que vous avez demandé. Je vais vous le donner à l'unité près – ce sont des suppressions qui ont été actées – et je vais vous rappeler un ou deux éléments.

Sur l'ensemble du territoire, des places pour les *voitures* – j'aimerais bien que ce soit précisé, car les places de stationnement sur l'espace public ne sont pas que pour les voitures – ont été supprimées aux endroits suivants, et la liste est exhaustive :

- A la Chaussée de la Boine : 2 places en zone bleue pour permettre l'accotement du bus.
- En zone piétonne : 45 places voitures, principalement avec un horodateur. C'était au tout début de la législature, dans le cadre du programme de repiétonnisation de la zone piétonne, qui était d'ailleurs demandée à cor et à cri par le Conseil général depuis longtemps. Ces 45 places voitures ont été remplacées par 21 nouvelles cases de livraison, 72 places vélos et 57 places motos.
- A la gare : pour rappel, il existe aujourd'hui plus de 350 places en ouvrage dans trois parkings, soit les deux parkings dits *park and rail* à l'est et à l'ouest, et un parking qui se trouve au sommet du Crêt-Taconnet, en arrivant depuis l'est. En tout, j'ai le chiffre de 368 places. Je ne suis pas sûr qu'il soit tout à fait juste, mais c'est en tout cas plus de 350.

Au 1^{er} janvier 2021, l'aménagement existant à la gare était celui qui était imposé par la mise en place des bus de substitution, avec une faible offre de stationnement en surface. Les chiffres se réfèrent donc à cela. Ont été supprimées : 3 cases dépose-minute et 11 cases payantes 30 minutes, qui ont été remplacées par 6 cases privées – soit pour La Poste et L'Organic, une case ayant été ajoutée – 1 case de livraison, 18 places vélos et 5 places motos.

- Du côté des Jeunes-Rives, en lien avec l'ouverture du chantier, nous avons dû supprimer 30 places qui sont redonnées sous les arbres à l'est pendant la durée du chantier.
- Enfin, à la rue des Parcs – je vous en parle aussi, même si les travaux sont encore en cours – ce sont 4 places qui ont été supprimées en zone bleue sur un total actuel de 48, et 2 cases de livraison, 28 places vélos et 7 places motos ont été ajoutées. Or, je vous rappelle encore une fois qu'au début de la législature, on nous disait que c'était la catastrophe, car on allait supprimer plus de 200 places de parc dans le secteur.
- Et à la Rosière, où l'on va créer une zone de rencontre ces prochaines semaines, on va déplacer les places de parc, mais aucune ne sera supprimée.

Alors, je vous le demande : si vous arrivez à me démontrer, sur la base de ces chiffres, qu'il y a une politique de démantèlement du stationnement – ou une politique de suppression des places de parc, je ne sais plus quel était le terme – je ne sais pas où on va la chercher.

Cela dit, le futur est aussi intéressant. Le futur, ce sont trois projets, dont les suppressions prévues résultent de décisions qui ont déjà été débattues :

- Parking des Jeunes-Rives, nous en avons parlé plusieurs fois : 300 places. Décision du Conseil général de 2020.
- Parking de Panespo : 196 places. Décision du Canton dans le cadre du projet « Univers ». Le Canton nous dit que, entre ce qui est prévu sur la parcelle Univers et ce qu'il y a sur la parcelle d'à côté – donc au niveau de la Faculté des Lettres – il n'y a pas de besoins supplémentaires. Si vous avez des questions à poser, vous pourrez volontiers vous adresser au Canton sur ce point-là.
- Enfin, Clos-de-Serrières : 23 places, par votation populaire. Potentiel de remplacement dans la zone du Clos-de-Serrières : 63 places à la rue Isabelle-de-Charrière, qui sont occupées à 40 % selon le rapport de l'époque. Cela équivaut à 25 places disponibles. On voit ainsi qu'il y a une équivalence entre les deux.

En résumé, ces décisions pour le futur ont toutes déjà été entérinées, et aucune d'entre elles ne l'a été par le Conseil communal.

Je ne sais pas s'il y avait encore une question urgente à laquelle je n'aurais pas répondu, mais si j'en ai oublié une, c'est très volontiers que vous pourrez me réinterpeller par la suite.

La présidente, Mme Johanna Lott Fischer, remercie le conseiller communal pour ce *marathon de réponses aux questions*, et passe la parole à **M. Aël Kistler**, qui déclare :

- Dans le tas de choses qui ont été dites – et je ne pense pas faire un marathon de réponses comme cela vient d'être fait – je tiens quand même à relever qu'il y avait eu une évocation de *ne pas* passer à 30 km/h pour des raisons de bruit. Toutefois, il faut quand même souligner que, quelle que soit votre motorisation, qu'elle soit thermique ou électrique, au-delà des 30 km/h, c'est le bruit de l'air qui est le plus fort. Aussi, la limitation à 30 km/h reste pertinente.

Et juste pour répondre à Monsieur le conseiller communal, qui demandait si le mot « hostile » existait effectivement dans son rapport : oui, en page 35, pour démontrer l'état des lieux actuel d'un espace routier « hostile », c'est-à-dire un endroit où il n'est pas très aisé ou agréable pour un piéton ou un cycliste de se déplacer ou de circuler.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, rappelle qu'il appartient préalablement à l'assemblée de prendre acte du rapport d'information avant de se prononcer sur le classement des motions.

Le Conseil général **accepte** de **prendre acte du rapport d'information n° 23-016 par 29 voix contre 11 et 0 abstention**.

La présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, propose de passer au vote du classement de chaque motion séparément, en s'enquérant préalablement d'éventuelles oppositions. En présence d'oppositions, le classement de la motion fera l'objet d'un vote.

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

- Il paraîtrait quand même utile de savoir pour quelles raisons on s'oppose au classement, afin que le Conseil communal, étant donné qu'il propose le classement de ces motions, puisse répondre et inciter à leur classement.

Motion n° 325 – « Pour l’agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d’autres quartiers périphériques de la Ville »

Le classement de la **motion n° 325** faisant l’objet d’oppositions, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, ouvre la discussion avant de procéder au vote.

M. Nicolas de Pury intervient :

- Je regrette le classement de cette motion, parce que l’idée est d’agrandir la zone piétonne et de créer de véritables zones piétonnes. Que vous instauriez des zones de rencontre partielles va effectivement dans le bon sens, mais, pour moi, c’est un peu triste de classer ainsi... une magnifique motion. *[Ndlr : rires de l’assemblée]*

Mme Julie Courcier Delafontaine intervient :

- J’interviens à titre personnel, je ne m’exprime pas du tout au nom du groupe, et c’est pour cela que je ne comprends pas la demande de M. Moruzzi. Personnellement, je m’opposerai aussi au classement de la motion n° 325, notamment parce qu’elle demande un travail très concret auquel il aurait pu être répondu depuis longtemps déjà par un rapport. Je trouve qu’elle est traitée extrêmement légèrement et elle mérite effectivement un peu plus d’attention. Et je m’opposerai exactement pour les mêmes raisons au classement de la motion n° 333.

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

- Merci, c’est plus clair. Et je répondrai de la manière suivante : la motion était merveilleuse, nous l’avons beaucoup aimée *[Ndlr : rires de l’assemblée]* et nous l’aimons tellement que nous aimerions maintenant l’encadrer...

Mais pour être plus sérieux, je pense qu’il y a quand même un travail considérable qui a été réalisé et une réponse assez concrète qui a été apportée. Il y a deux éléments, dont un ne nécessite pas d’y revenir, car il n’a pas été évoqué : c’est le fait de créer d’autres zones piétonnes, des zones de rencontre, dans d’autres secteurs de la ville. Je pense qu’il y a une liste assez longue qui a été donnée, et vous voyez que nous continuons. Nous sommes donc assez d’accord sur l’intention.

Concernant la zone piétonne du centre-ville, il y a quand même quelques propositions assez claires d’une possible extension progressive vers le sud – avec des aménagements temporaires qui pourraient être réalisés à l’essai – et vers l’est, dans la direction du faubourg du Lac.

Il paraît un peu difficile de faire plus que cela, en tout cas sur le court terme, sachant que le gros défi – et ce n'est une nouveauté pour personne ici, je pense – est le passage d'une rue structurante, qui doit rester ouverte en cas de fermeture des tunnels sous la ville.

Aussi, je vous invite quand même à classer la motion. Je doute que le Conseil communal soit capable de fournir, dans un délai court, des réponses beaucoup plus élaborées que celle-ci, tant la situation de départ est évidente.

Soumis au vote, le classement de la **motion n° 325**, « Pour l'agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d'autres quartiers périphériques de la Ville », est **accepté par 31 voix contre 4 et 5 abstentions**.

Motion n° 329 – « Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité »

Le classement de la **motion n° 329** ne faisant l'objet d'aucune opposition, il est donc **accepté tacitement**.

Motion n° 330 – « Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente »

Le classement de la **motion n° 330** faisant l'objet d'oppositions, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, ouvre la discussion avant de procéder au vote.

M. Benoît Zumsteg intervient :

- Il y a un point qui semble assez essentiel pour le groupe PLR et que nous avons peu – ou n'avons pas – discuté ce soir : c'est tout l'intérêt que l'on porte à la mobilité en lien avec les acteurs économiques du centre-ville. Quand je parle d'acteurs économiques, je parle, bien entendu, des commerces, des artisans, etc., qui font aussi vivre notre commune, et qui ont aussi un certain besoin de mobilité, que ce soit en transports publics ou en transport individuel.

Dans ses réponses aux différentes interventions des groupes, le Conseil communal a dit que le plan d'application était en cours de réalisation. Les acteurs économiques vont-ils être consultés ? Y aura-t-il une étude de leurs besoins, afin de les prendre en compte dans une vision à 15, 20 ou 30 ans ?

Cette motion n° 330 parle d'une véritable stratégie à long terme, d'une stratégie globale, puisque cela inclut également toutes les activités économiques de nos commerces, industries et artisans de notre ville.

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

- Je réponds très volontiers pour dire que c'est l'évidence même. Vous le savez, toute une série d'instruments existent déjà. Il y a l'instrument de dialogue : une déléguée à l'économie est au centre-ville et a ce contact. Non seulement *elle* est là, mais lorsque nous avons des discussions sur des sujets particuliers, nous rencontrons les représentants des associations économiques.

Et on parle là des commerçants du centre-ville, mais il y a aussi des rencontres régulières avec les grandes entreprises situées sur le territoire communal. Les questions de mobilité sont pratiquement toujours à l'ordre du jour des discussions.

Oui, il y a une prise en compte, *oui*, il y a un dialogue, et cela va continuer. Ce sont évidemment des éléments qui sont débattus avec nos partenaires, dont nous sommes bien conscients de l'importance et très contents de la présence.

Soumis au vote, le classement de la **motion n° 330**, « Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente », est **accepté par 29 voix contre 11 et 0 abstention**.

Motion n° 333 – « Etendre les *Marches exploratoires* à toute la population »

Le classement de la **motion n° 333** faisant l'objet d'oppositions, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, ouvre la discussion avant de procéder au vote.

Mme Isabelle Mellana Tschoumy intervient :

- C'était une petite motion, avec une question très concrète, qui date de 2018. Il aurait été aisé de nous apporter une réponse concise mais concrète sous la forme d'un rapport dédié, plutôt que le petit paragraphe en page 77, où le Conseil communal dit s'engager « (...) à poursuivre et à développer les marches exploratoires (...) ».

Pour nous, c'est insuffisant. Cela fait 5 ans que cette motion a été déposée, et elle aurait vraiment valu un petit rapport en soi. C'est la raison

pour laquelle plusieurs d'entre nous, en tout cas, s'opposent au classement de cette motion.

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

- J'entends bien le message. Le Conseil communal a estimé que la mise en contexte dans le rapport sur la mobilité et la prise en compte de cet élément – qui n'est pas du tout contesté – dans le cadre de ce rapport devraient suffire à classer la motion sur l'intention annoncée par les motionnaires.

Du côté du Conseil communal, la réponse est claire : il y a l'objectif de faire une marche exploratoire par année dans un quartier spécifique. C'est un travail qui se fait en particulier du côté du dicastère de ma collègue Nicole Baur.

Aussi, pour le Conseil communal, il paraît quelque peu excessif de faire un rapport supplémentaire pour dire un petit peu la même chose, alors que nous sommes vraiment d'accord sur le bien-fondé de la demande. Ceci compte tenu également du programme assez chargé que nous avons tous d'ici la fin de la législature.

Soumis au vote, le classement de la **motion n° 333**, « Etendre les *Marches exploratoires* à toute la population », est **accepté par 30 voix contre 7 et 3 abstentions**.

Motion n° 335 – « Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo »

Le classement de la **motion n° 335** ne faisant l'objet d'aucune opposition, il est donc **accepté tacitement**.

Motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche – « Pour une politique de places de parc respectueuse des surfaces vertes »

Le classement de la **motion sans numéro** ne faisant l'objet d'aucune opposition, il est donc **accepté tacitement**.



RAPPORT D'INFORMATION DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LA STRATEGIE NUMERIQUE ET D'INNOVATION RESPONSABLE (*SMART CITY*)

(Du 28 juin 2023)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Historiquement attachée aux multinationales des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), comme IBM, Cisco ou Siemens, qui popularisent le concept dans les années 2000, la *smart city* engendre de nombreuses questions sur le développement de la ville au sens large. Cependant, des milliers de villes dans le monde s'emparent du concept et créent des stratégies « smart ». Bien souvent, ces stratégies restent sur le papier ou prennent la forme d'un centre de pilotage de caméras de surveillance et de données produites par des capteurs. Seul un petit nombre de villes pionnières a développé des stratégies publiques spécifiques et innovantes en la matière. À l'époque, la *smart city* est définie comme une ville qui utilise les technologies de la communication pour répondre à la demande du marché.

Les premières réflexions en Ville de Neuchâtel datent de 2017 et sont associées aux Accords de positionnement stratégique de la Région Neuchâtel Littoral. Il est alors question d'une politique publique spécifique et innovante. Les services numériques sont mis en avant, tout comme la relation avec les citoyennes et les citoyens.

Considérée parfois comme un « mot-valise », la *smart city* associe énormément de notions qu'il s'agit de définir et d'articuler dans une stratégie propre à notre Ville. Ce travail stratégique permettra d'obtenir



une définition tangible et significative que votre Autorité ainsi que les citoyen-ne-s de notre Ville pourront s'approprier.

D'une vision classique de la *smart city*, nous retenons l'usage des technologies digitales et numériques pour gagner en efficacité. Toutefois, notre approche s'en éloigne car elle vise la mise en place d'une stratégie numérique et d'innovation responsable. Ses buts principaux sont de favoriser le lien et le dialogue social, gagner en attractivité et augmenter notre résilience.

Conscients que nous ne pouvons pas investir dans cet objectif *smart city* sans définir sa valeur ajoutée, le Conseil communal propose de développer une stratégie qui jugule les risques et exploite les opportunités à travers une gouvernance urbaine caractérisée par un usage responsable des données. Loin de l'idée de créer une politique d'image de marque (*branding*) en adoptant, comme le font de nombreuses villes, une stratégie *smart city* « copiée-collée » d'ailleurs ou du marketing des entreprises spécialisées dans la technologie, nous proposons de développer une vision concertée qui se concrétise par des solutions innovantes.

Sur la base de cette nouvelle approche, **nous définissons la smart city comme une forme de gouvernance urbaine caractérisée par un usage stratégique et responsable des technologies.**

À travers ce rapport, nous proposons donc une stratégie qui tient compte des problématiques majeures liées à la *smart city*. Nous articulons les buts, les enjeux et les principes fondamentaux de notre stratégie et définissons trois axes qui régissent nos actions. Enfin, nous présentons à titre illustratif les projets phares que nous comptons entreprendre dans les années à venir pour atteindre nos objectifs.

Il est important de préciser que la stratégie qui vous est soumise dans ce rapport est le résultat d'un travail partenarial réalisé avec l'Université de Neuchâtel et Microcity. Cette stratégie se fonde donc sur une base scientifique qui tient compte des expériences des autres villes dans le domaine du numérique et de l'innovation responsable. Elle s'intègre dans les stratégies fédérales et cantonales en la matière qui soutiennent l'idée d'une numérisation rationnelle et durable qui s'articule en fonction du besoin de la population.

1. Une stratégie au-delà de la *smart city*

De nos jours, la numérisation constitue une révolution importante qui génère des milliards d'investissements dans le monde. La Ville de Neuchâtel n'est pas épargnée par ce phénomène. La technologie transforme la vie quotidienne des citoyen-ne-s, leur travail et leur environnement. La création d'internet, d'appareils connectés, l'émergence des réseaux sociaux et des applications 2.0 sont parmi les développements qui engendrent une explosion des données. De manière abrupte, le phénomène *big data* se met en route et redéfinit la manière dont la ville se construit et se gouverne. Des milliers de capteurs, qui fournissent des millions de données, s'installent en ville et permettent de mesurer et présenter en temps réel une partie des phénomènes qui touchent la cité.

Si cette tendance offre de nombreuses opportunités, comme rendre le développement urbain plus efficace et plus durable, elle présente également de nombreux risques auxquels l'opinion publique et le monde politique sont très sensibles. L'utilisation de la technologie et l'exploitation des données entraînent des risques spécifiques comme le *hacking* malveillant des données publiques et la commercialisation de données privées de nos citoyen-ne-s.

Une volonté politique de smart city pour Neuchâtel

C'est en écho à ces enjeux du numérique que le terme *smart city* a été utilisé pour la première fois en 2017 par la Ville de Neuchâtel dans le cadre des Accords de positionnement stratégique (APS) de la Région Neuchâtel Littoral (RNL) puis entériné en 2021 dans son programme politique 2021-2024. Autour de ce terme, la Ville souhaitait marquer sa volonté d'élaborer et de mettre en œuvre une véritable politique publique spécifique et innovante en matière de numérisation.

En effet, le développement de notre ville en tant que *smart city* repose sur la création de services numériques. Fortement sollicités durant la pandémie liée au Covid-19, ces services sont devenus très importants et leur utilisation est en constante progression. Les demandes des citoyen-ne-s pour des services numériques accessibles, simples et efficaces ne cessent de croître. De son côté, le personnel administratif manifeste le souhait et le besoin d'optimiser les modes de travail existants à l'aide des outils numériques.

Des origines de la smart city ...

L'idée de la *smart city* est déjà assez ancienne. Elle remonte aux années 1960 où il s'agissait aux Etats-Unis d'appliquer une approche en termes de systèmes urbains à l'aide des premiers systèmes informatiques. Dans les décennies suivantes, les termes de *ville intelligente* ou de *cyberville* ont été utilisés pour désigner des politiques de développement urbain fondées sur un usage intensif des technologies informatiques.

Le terme de *smart city* a lui été lancé en 2008 par l'entreprise IBM dans le cadre de sa campagne *Smarter Planet*. Cette campagne visait à promouvoir les services de conseil informatique et les logiciels de l'entreprise, dans un moment de reconversion où IBM avait vendu la part *hardware* de ses activités à l'entreprise chinoise Lenovo.

Depuis 2008, le terme *smart city* s'est répandu rapidement à l'échelle de la planète pour désigner des politiques municipales, régionales et parfois nationales de gouvernance urbaine s'appuyant sur les technologies et les données. La *smart city* est ainsi devenue une des politiques urbaines les plus répandues au monde.

... à ses limites actuelles

Cet avènement globalisé d'une politique de *smart city* ne s'est pas fait sans poser d'importants problèmes soulignés depuis une dizaine d'années par les recherches en études urbaines. Ces dernières montrent qu'il s'agit d'une politique et d'un terme très vagues, qui se déclinent très différemment dans différents contextes. Il s'agit donc davantage d'un récit général sur le rôle des technologies et des données que d'un modèle concret de développement ou de gouvernance urbaine. Cependant, les études existantes montrent que ce récit général et les réalisations concrètes faites sous le nom *smart city* posent trois défis principaux.

Le premier réside dans le fait qu'il s'agit d'un récit qui a été conçu pour servir les intérêts privés de multinationales des technologies d'information. Dans un article international de 2014¹, l'un des plus cités dans ce domaine, une équipe de l'Université de Neuchâtel a montré que la *smart city* a été conçue pour que les technologies et les services de ces entreprises (IBM, mais aussi Cisco ou Siemens) deviennent des passages obligés pour les administrations communales. Autrement dit, la *smart city* est une politique où la solution technologique tend à primer sur toute autre

¹ Söderström, O., Paasche, P., Klauser, F. (2014) *Smart cities as corporate storytelling*, *City* 18:3: 307-320

solution (le solutionnisme technologique) et où la vente de produits technologiques tend à primer sur l'intérêt public.

Le deuxième est lié aux réalisations faites sous la bannière *smart city*. La traduction concrète de ce récit sur le terrain représente, dans la grande majorité des cas, un centre de contrôle et de commande, qui centralise les données et permet de contrôler des paramètres du fonctionnement de la ville, d'analyser ces paramètres et d'intervenir en particulier par la gestion et l'optimisation de flux (dans le cas du trafic routier en particulier). Ces centres de commande peuvent être très efficaces pour gérer ces flux. Mais ils posent aussi des questions éthiques importantes, puisqu'il s'agit au fond d'un grand système de surveillance, qui ne garantit souvent ni la protection des données ni le respect de la vie privée et qui peut être utilisé à des fins autoritaires² (Cardullo, 2020).

Enfin, le troisième découle de ces réalisations qui, pour la plupart du temps, ne paraissent pas toujours compatibles avec les enjeux environnementaux actuels. Si on s'arrête à l'idée initiale de la *smart city*, cette promotion à outrance de solutions numériques engendre effectivement une consommation d'énergie très importante dont il faut impérativement tenir compte.

Traiter des enjeux du numérique au-delà de la smart city

Embarquer aujourd'hui dans le train de la *smart city* revient donc à embarquer dans un train qui est parti depuis assez longtemps. Par ailleurs, les nombreuses expériences de *smart city* de par le monde montrent que ce train ne mène pas forcément vers une destination souhaitée et durable. Sachant cela, il s'agit en 2023 de tirer les leçons des expériences existantes plutôt que de se raccrocher tardivement à un terme dépassé.

Si le terme *smart city* est peu convaincant pour chapeauter une politique urbaine générale aujourd'hui, il pose cependant, en raison de son accent sur les données, les technologies et l'innovation, des questions très importantes qu'on ne peut pas éluder : Comment faire un bon usage des technologies et des données dans la gouvernance urbaine ? Comment contrôler l'impact des plateformes numériques sur les villes ? Comment encourager l'innovation sans la limiter au solutionnisme technologique ? Comment inclure la population et ses besoins ? Comment concilier l'offre de services numériques avec les objectifs de durabilité ?

² Cardullo, P. (2021) *Citizens in the 'Smart City': Participation, Co-production, Governance*. Oxon: Routledge.

Ces questions fondamentales doivent faire l'objet d'une stratégie et de projets concrets si l'on veut prendre au sérieux la question essentielle du numérique et de l'innovation, sans se limiter au modèle problématique de la *smart city*. Nous proposons pour cela d'adopter les termes de « stratégie numérique et d'innovation responsable ».

2. Les buts, enjeux et principes fondamentaux de notre stratégie

Comme le montre le débat actuel sur l'intelligence artificielle, les innovations en matière de technologies numériques doivent être appropriées par la société de manière responsable.

Notre stratégie numérique et d'innovation responsable a pour but de :

- Définir des **valeurs fondamentales et des règles de base** pouvant encourager de nouveaux usages publics et privés souhaités dans le domaine du numérique ;
- Identifier des **projets clés** pouvant mettre en pratique et développer ces nouveaux usages et les diffuser à plus large échelle ;
- Envisager une **gouvernance adaptée**, reflétant et renforçant les valeurs fondamentales et l'implication de toutes les parties prenantes.

2.1 Une stratégie numérique et d'innovation responsable

Inspirée d'expériences récentes, notre Conseil souhaite s'inscrire dans une nouvelle génération de politique urbaine faisant des technologies numériques une opportunité de développer une politique d'innovation large pour et avec les citoyen-ne-s.

Contrairement à une politique d'innovation technologique focalisée sur la recherche et le développement de solutions, en amont, et leur application, en aval, dans les villes, la stratégie proposée dans ce rapport met l'accent sur la ville comme :

- Un lieu engendrant des défis sociaux et environnementaux conséquents, mais, en même temps, un lieu propice au développement de solutions collectives à ces mêmes défis ;
- Un lieu d'usage et de mise en solution, de vie et de gouvernance publique, au-delà de la production de biens technologiques ;
- Un lieu de diversité d'activités plutôt que de spécialité liée à un secteur économique en particulier.

Si les technologies numériques constituent un élément central de cette stratégie d'innovation urbaine, elles ne sont pas son champ d'action exclusif. En effet, il existe un nombre conséquent d'innovations sociales qui créent des nouveaux modes de produire, de consommer et de vivre ainsi que de nouvelles manières de gérer et d'organiser la ville.

Cette vision ne se cantonne pas à la seule promotion d'établissements de recherche et d'enseignement de pointe, mais comprend la valorisation d'un milieu créatif et intégratif. Les différentes parties prenantes scientifiques, académiques, économiques, sociales, culturelles et institutionnelles de la Ville participent au développement de projets innovants au service du bien-être de la population.

2.2 Trois enjeux principaux du numérique pour les villes

Dans les villes, trois enjeux principaux sont concernés par une telle stratégie³.

2.2.1 Les technologies dans l'administration publique

Le premier enjeu est celui *des données et des technologies dans l'administration publique*. Il s'agit ici d'envisager la numérisation comme une contribution au fonctionnement efficace de l'administration (fonctionnement interne, relations avec les citoyen-ne-s), à l'amélioration de la gestion des infrastructures de la ville (eau, énergie, routes, etc.), et à la protection des données privées des citoyen-ne-s.

2.2.2 Les initiatives citoyennes sur le plan du numérique

Le deuxième enjeu est celui *des initiatives citoyennes sur le plan du numérique et de l'innovation*. De façon croissante, les citoyen-ne-s sont à l'origine d'initiatives qui s'appuient sur le numérique pour intervenir sur leur milieu de vie, par exemple pour mesurer la pollution de l'air dans un quartier à l'aide de capteurs, ou pour créer, à l'aide d'applications, des réseaux d'entraide, des coopératives d'alimentation, etc. Il existe aussi un potentiel d'innovation insuffisamment exploité dans des idées et des initiatives des citoyen-ne-s qui ne nécessitent pas forcément des

³ Söderström, O. (2021) *The three modes of existence of the pandemic smart city*, *Urban Geography* 42:3: 399-407.

technologies numériques, mais où ces technologies peuvent fonctionner comme outils pour les faire émerger et les diffuser.

2.2.3 Les plateformes numériques

Le troisième enjeu est celui *des plateformes numériques*. Les géants comme les GAFAM (*Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft*), mais aussi les plateformes qui offrent des services dans des domaines plus spécifiques, comme Airbnb (peu présent encore à Neuchâtel) et Uber (présent à Neuchâtel seulement par Uber Eats) fondent leur modèle d'affaires sur la capacité à capter les données des habitant-e-s, des touristes et des entreprises de notre ville et à les commercialiser sous forme de publicité et de services marchands.

2.3 La responsabilité comme valeur fondamentale

Il serait trop ambitieux dans ce rapport de proposer une palette de mesures précises pour chacun des trois enjeux présentés dans le chapitre précédent. Toutefois, pour lancer une stratégie numérique et d'innovation pertinente, en adéquation avec les défis économiques, sociaux et environnementaux actuels des villes, il est nécessaire de définir un cadre général d'interprétation et des principes d'action tenant compte des différents enjeux décrits ci-dessus. Pour cela, nous proposons de fonder notre stratégie sur les principes de l'innovation responsable.

La notion de responsabilité est considérée dans ce rapport comme une valeur fondamentale des projets entrepris dans le cadre de notre stratégie. Cette notion telle que nous la proposons implique un engagement de la Ville et de ses partenaires à prendre en compte les conséquences collectives futures des actions entreprises aujourd'hui. D'abord développée dans le cadre de la recherche scientifique et technologique, elle est aujourd'hui adoptée de manière large dans tout projet visant à développer de nouveaux produits et de nouvelles pratiques au sein de la société.

L'innovation responsable ne consiste pas seulement à anticiper et à réfléchir aux futurs possibles et aux limites des nouveaux développements par le biais d'une gouvernance inclusive de multiples parties prenantes économiques, sociales et institutionnelles. C'est aussi laisser à ces développements un espace pour de nouvelles orientations afin de répondre à l'évolution des problèmes sociétaux et des conditions de vie.

Cet engagement se traduit par une approche sociale et participative des innovations et de l'usage des technologies numériques. Il implique notamment la nécessité d'associer les différentes parties prenantes à tout nouveau projet afin de pouvoir anticiper ses conséquences à long terme et en tirer des enseignements collectifs au fur et à mesure de son développement (*principes d'anticipation, d'inclusion et de réflexivité*). De même, toute nouvelle réalisation doit être potentiellement évolutive et réactive à l'émergence de nouveaux problèmes sociétaux et nouvelles conditions de vie (*principe de résilience*).

Ainsi, l'innovation responsable ne se définit pas *a priori* par sa dimension technologique ou non technologique, mais par la manière dont elle tient compte des conséquences et de l'évolution à moyen et long terme de changements entrepris par les pouvoirs publics, les entreprises et organisations ainsi que par les citoyen-ne-s au sein de la société.

À ce stade, il est primordial de comprendre que notre stratégie s'inscrit dans une vision durable. En effet, notre approche, qui considère avant tout la numérisation par ses risques, tient compte des contradictions importantes qu'il pourrait exister entre la création de solutions technologiques et les enjeux environnementaux. La notion de responsabilité fait étroitement référence à la notion de durabilité et conforte notre position : la durabilité est l'objectif à atteindre et la responsabilité est la manière de définir des moyens pour y parvenir à long terme. Ainsi, en s'éloignant de la définition initiale de la *smart city*, en souhaitant maîtriser davantage la numérisation au sein de notre Ville et en articulant des principes de responsabilité, nous assurerons la durabilité de nos actions, notamment à travers la rationalisation de nos outils numériques existants mais également à travers la création de nouvelles solutions peu gourmande en énergie.

2.4 Quatre principes fondamentaux d'innovation responsable

Afin d'ancrer la stratégie de la ville dans cette approche d'innovation responsable, quatre principes fondamentaux seront utilisés pour envisager, évaluer et soutenir la réalisation de projets⁴.

2.4.1 Le principe d'anticipation

Le principe d'anticipation insiste sur la nécessité d'évaluer les effets à long terme de tout projet ou tout développement. Il ne s'agit pas seulement de mesurer les avantages immédiats que la ville et les citoyen-ne-s pourraient tirer de l'utilisation de certaines technologies, plateformes ou données numériques. Il faut également envisager les conséquences qu'un choix de technologies, d'entreprises prestataires et de règles de gestion et de stockage de données aura dans la durée. Toutefois, cette anticipation ne se limite pas à une évaluation des futurs possibles de ce choix, mais aussi du futur que l'on souhaite collectivement et des choix qui peuvent ou doivent en découler.

2.4.2 Le principe de réflexivité

Le principe de réflexivité met l'accent sur la nécessité de réfléchir et tirer des enseignements de nos nouvelles actions. Dans une telle perspective, tous les projets doivent être considérés comme un processus d'apprentissage permettant de mieux comprendre le problème et la solution envisagée. Cette réflexivité ne signifie pas seulement réfléchir à la pertinence d'un problème et d'une solution, mais également de comprendre et remettre en question le fonctionnement de notre administration.

2.4.3 Le principe d'inclusion

Le principe d'inclusion découle des deux premiers puisqu'il souligne l'importance d'associer toutes les parties prenantes d'un projet, aussi bien celles qui le mettent en œuvre que celles en bénéficiant. Pour anticiper les effets possibles, souhaités et souhaitables de toute innovation sur le développement de la société, il est nécessaire d'inclure l'ensemble des acteurs et actrices concerné-e-s par celle-ci aux différentes étapes de son développement (conception, réalisation, exploitation, utilisation). À titre

⁴ Ces quatre principes sont issus de la recherche sur l'innovation responsable et synthétisés par Stilgoe, J., Owen, R. et Macnaghten, P. (2013) *Developing a framework for responsible innovation*, *Research Policy* 42 : 1568–1580.

d'exemple, l'implication des différents services de la Ville, des différentes entreprises, des différents groupes d'intérêt et des citoyen-ne-s dans la mise en place de services numériques à la population permet de proposer des solutions qui tiennent compte des besoins réels. Cela facilite le développement collectif et engendre une nouvelle manière d'entreprendre nos projets.

2.4.4 Le principe de résilience

Le principe de résilience insiste finalement sur la nécessité de ne pas soutenir des innovations qui engendreraient des dépendances irrémédiables pour l'avenir. S'il est important de pouvoir projeter à long terme de nouveaux développements, il n'est pas moins déterminant de pouvoir adapter ceux-ci à des changements de circonstances pouvant survenir ultérieurement. Par exemple, il semble primordial de pouvoir réévaluer certains services numériques et faire évoluer les innovations qui en découlent pour tenir compte de conditions nouvelles survenues après leur développement. Il n'est pas non plus judicieux de se rendre dépendant d'un *software* ou d'un *hardware* qui ne permettraient pas une réorientation de stratégie pour répondre à de nouveaux enjeux économiques, sociaux ou environnementaux.

En résumé, notre stratégie a pour objectif d'aboutir à des actions concrètes qui répondent aux enjeux de la numérisation et qui participent à l'innovation responsable en respectant les quatre principes précédemment développés. Ces principes font office de critères et régissent les axes stratégiques et les actions détaillés ci-dessous.

3. Une stratégie autour de trois axes

En tant qu'entité politico-administrative, notre Ville se positionne non seulement comme garante d'une gestion publique responsable du numérique, mais aussi comme actrice et partenaire d'innovations collaboratives avec les citoyen-ne-s, les entreprises et tout autre organisation de son territoire. De plus, elle a également pour mission de promouvoir des solutions qui favorisent les innovations collaboratives, par le biais notamment de plateformes participatives.

Notre Conseil souhaite développer une approche transversale des questions liées à l'administration publique, au numérique, et à l'innovation responsable autour de 3 axes stratégiques complémentaires :

1. Une gestion publique et des services numériques responsables
2. Une gouvernance participative et une transformation systémique
3. Une participation numérique collaborative et inclusive

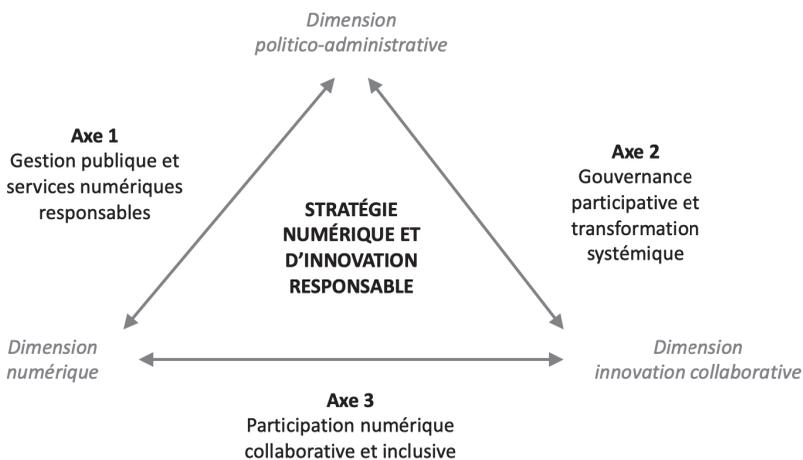


Figure 1: schéma conceptuel d'élaboration des axes stratégiques

À travers cette stratégie, notre Conseil développe ainsi une nouvelle manière d'aborder les questions liées à l'innovation en plaçant la qualité de vie de ses citoyen-ne-s au cœur de la réflexion. À travers une transition numérique participative réussie, notre Ville assurera la mise à disposition de services qui contribueront à l'ensemble de nos politiques publiques. Les actions développées dans le cadre du concept favoriseront le dialogue social, contribueront à l'attractivité de notre Ville et participeront à sa résilience.

Tous nos axes stratégiques sont composés de sous-axes qui sont eux-mêmes illustrés par une action phare que nous mènerons dans le domaine cité. Ces actions illustratives ne sont pas exhaustives, elles sont représentatives de notre stratégie. Elles répondent aux enjeux de la numérisation et propose une nouvelle manière de penser l'innovation en respectant nos critères de responsabilité et de durabilité.

3.1 Axe 1 : Gestion publique et services numériques responsables

3.1.1 La gestion des données numériques

S'il est inutile de préciser que le respect du cadre légal concernant le traitement des données numériques doit être scrupuleusement assuré. Il est une condition *sine qua non* du succès de nos actions. Au-delà des règles minimales légales de protection et de sécurité, il s'agit d'être modèle, voire peut-être pionniers à certains égards, en matière de gestion publique de données numériques.

Les cyberattaques subies par la Commune de Rolle ou, plus récemment, par l'Université de Neuchâtel, démontrent que le danger est réel. Votre autorité s'est par ailleurs directement manifestée en interpellant notre Conseil pour s'assurer que les données de nos citoyen-ne-s soient bien protégées. S'il faut rester humble face à ces menaces qui évoluent très rapidement, il est impératif de limiter au maximum les risques en adoptant une véritable stratégie de gestion de nos données. Dans l'étude récente menée par Swisco⁵, la cyber-sécurité figure comme la préoccupation prioritaire de la population suisse en matière numérique. Seules 28% des personnes interrogées estiment que la sécurité des administrations en matière de données est suffisante. En réponse à cette préoccupation, le Canton de Genève a récemment intégré dans sa constitution cantonale le droit à l'intégrité numérique, approuvé à près de 95% par sa population.

À l'écoute de cette préoccupation et pour répondre à cette attente particulière, nous souhaitons dès lors mener des actions fortes dans ce domaine. Si, pour ce faire, nous pouvons nous appuyer sur le Service Informatique de l'Entité Neuchâteloise (SIEN), l'étendue des solutions que possède la Ville dépasse parfois son champ d'action. En 2022, nous avons débuté par une première formation à l'ensemble de notre personnel

⁵Swisco. (2022). *L'Etat numérique en suisse : évaluation et besoins de la population*.

sur la cybersécurité, notamment sur les problématiques liées au *phishing*⁶. Toutefois, au-delà de la formation, nous désirons également créer une structure informatique cohérente et souple qui permet de clarifier la gestion de nos données afin de pouvoir les sécuriser et les analyser pour prendre nos décisions.

Action illustrative : un *data warehouse*

Quoi ? Un *data warehouse* est une infrastructure de stockage qui permet de collecter, organiser et analyser des données provenant de sources décentralisées pour en faciliter l'analyse. Il permet de centraliser l'information, de la rendre accessible et exploitable, d'effectuer des analyses approfondies pour accompagner la prise de décision.

Pourquoi ? Au vu de l'évolution de la législation fédérale sur la protection des données⁷, la création de ce *data warehouse* nous paraît indispensable, car il nous permettra de gérer nos données de manière efficiente et de répondre aux réglementations en vigueur. Notre administration possède des systèmes et des bases de données hétérogènes répartis dans différents services. Cette infrastructure nous permettra d'identifier les sources de données pertinentes au sein de notre administration et d'intégrer celles qui sont déjà fournies par d'autres organisations publiques compétentes. Elle nous permettra également d'assurer la qualité des données que nous analysons et deviendra ainsi un support à la prise de décision opérationnelle et politique.

Comment ? La mise en œuvre de ce projet nécessite, dans un premier temps, de définir précisément les besoins de notre administration en matière d'analyse de données. Elle se poursuit par la conception des schémas de données en intégrant toutes les parties prenantes pour finalement aboutir à la création d'une structure technologique capable de collecter et intégrer les données essentielles à notre analyse.

Avec qui ? Pour réaliser ce travail, nous comptons bien évidemment sur le SIEN chez qui cette infrastructure sera hébergée, mais également sur d'autres acteurs avec qui nous avons déjà des contacts, comme l'Office fédéral de la statistique (OFS) et le Service cantonal de la statistique.

⁶Type d'escroquerie sur internet visant à obtenir des informations par e-mail sous couvert d'une société ou d'un particulier.

⁷Loi fédérale sur la protection des données (LPD) du 25 septembre 2020.

L'élaboration de ce projet reposera toutefois également sur un ou plusieurs mandataires externes spécialisés dans cette thématique.

Combien ? À l'heure actuelle, un montant de 250'000 francs est inscrit dans le budget d'investissement de la Ville pour réaliser ce travail. Il reste indicatif et pourrait évoluer en fonction de la définition des besoins.

Quand ? La réalisation est prévue entre 2024 et 2026.

3.1.2 Un monitoring de nos actions

Associée à la notion de gouvernance, la notion de pilotage nous paraît tout aussi indispensable. Comme déjà stipulée dans ce rapport, l'utilisation des données, bien qu'elle comporte parfois certains risques, présente également des avantages conséquents en matière de pilotage. Les nouvelles technologies nous permettent de récolter des données et de les analyser. S'il est important de considérer qu'un phénomène ne peut pas uniquement être appréhendé par l'analyse des données à son sujet, cette dernière participe tout de même à sa compréhension. Dans ce sens, notre Conseil a pour ambition de développer des outils qui nous permettront d'orienter nos actions et nos décisions sur la base d'indicateurs précis dans les diverses politiques publiques que nous menons. Dans le cadre du projet de réforme et de modernisation de notre administration (REMO), nous vous avons par ailleurs déjà fait part de notre ambition de créer un outil de pilotage afin d'analyser les données que nous récolterons comme aide à la décision.

Cette volonté de monitorer nos actions s'accompagne de la création d'indicateurs précis qui nous permettront d'évaluer leurs impacts. Ces indicateurs varieront en fonction de l'échelle d'analyse des projets. À titre d'exemple, et notamment pour les actions présentées dans ce rapport, nous pouvons d'ores et déjà préciser que la consommation énergétique des solutions numériques envisagées est un indicateur incontournable. Il est déjà une condition *sine qua non* de nos actions et permet d'émettre des critères de faible consommation énergétique lorsque nous sélectionnons une nouvelle solution. À ce sujet, il est intéressant de remarquer que des entreprises locales telles que le CSEM sont très avancées sur ces questions et que leurs dernières avancées technologiques consomment très peu d'énergie.

Action illustrative : un outil de *reporting*

Quoi ? Un outil de *reporting* est un logiciel ou une plateforme utilisée pour créer, visualiser et distribuer des rapports basés sur les données stockées dans un *data warehouse* ou dans d'autres sources de données.

Cet outil permettra au Conseil communal d'orienter ses décisions en fonction d'indicateurs précis sur des projets transversaux comme la révision du plan d'aménagement local (PAL). Il assurera par exemple la remontée et la visualisation des informations du Système d'Information du Territoire Neuchâtelois (SITN) pour la gestion du domaine public (emplacement et surface des terrasses) ou encore la gestion du stationnement (géolocalisation des places de parcs).

Pourquoi ? Le processus de fusion a démontré que les autorités législatives et exécutives de la Ville ont besoin d'indicateurs et d'informations plus précises pour accompagner leurs décisions. Cet outil de *reporting* nous permettra, à l'aide de graphiques, de tableaux ou de diagrammes, de comprendre les données que nous récoltons afin de mieux saisir les tendances des phénomènes qui se déroulent dans notre Ville. L'analyse des données se fait en temps réel et nous bénéficierons ainsi des informations les plus récentes très rapidement.

Comment ? Comme les sources de données auront déjà été identifiées et organisées dans l'élaboration du *data warehouse*, la mise en œuvre de cet outil de *reporting* débutera par la création d'un modèle de données et se poursuivra par la sélection de l'outil approprié.

Avec qui ? Les actrices et acteurs associé-e-s à ce projet sont à peu près identiques à celles et ceux cités pour le *data warehouse*. Cependant, pour le choix de l'outil et la conception du modèle de données, nous engagerons un ou plusieurs mandataires spécialisés.

Combien ? Actuellement, le montant évalué pour créer cet outil s'élève à 100'000 francs. Il est inscrit au budget des investissements.

Quand ? La réalisation de ce projet est dépendante du *data warehouse* et se réalisera entre 2025 et 2026.

3.1.3 Le respect d'un standard éthique en matière de numérisation

Au-delà de la gestion des données et face à la crainte de la population d'un contrôle étatique, nous avons également pour ambition de respecter un standard éthique en matière de numérisation. À l'image d'autres villes, nous adopterons une gouvernance et des normes fondées sur le principe que les citoyen-ne-s restent propriétaires et gestionnaires de leurs données numériques. Ainsi, nous assurerons une transparence totale sur l'utilisation des données de nos citoyen-ne-s en leur offrant la possibilité d'exercer un contrôle sur l'usage de leurs données personnelles. En guise d'exemple, nous pouvons citer le cas de Barcelone ou Amsterdam qui, pour répondre à cet enjeu, ont participé à la mise en place du projet-pilote DECODE. Ce projet consiste à développer des technologies décentralisées qui assurent aux citoyen-ne-s la propriété de leurs données. Cette utilisation éthique, transparente et inclusive en matière de gestion des données, établira un climat de confiance réciproque qui sera propice à une participation accrue des citoyen-ne-s dans les processus démocratiques du développement technologique de notre commune.

Action illustrative : la coalition des Villes pour les droits numériques

Quoi ? La coalition des Villes pour les droits numériques a été lancée par les villes d'Amsterdam, Barcelone et New York en novembre 2018. Elle compte désormais plus de 50 villes dans le monde (aucune n'est suisse). Il s'agit d'un réseau de villes qui travaillent ensemble pour élaborer des politiques publiques fondées sur les droits numériques. Cette coalition s'engage à promouvoir et défendre des actions respectueuses et participe à l'élaboration d'un cadre éthique dans le domaine du numérique.

Pourquoi ? Les villes font face à des problématiques croissantes en matière de violations des droits numériques. La croissance à l'égard de la numérisation s'accompagne de la nécessité de protéger et respecter les droits de nos citoyen-ne-s. Cette coalition regroupe un ensemble de villes engagées qui désirent exploiter les technologies dans le seul but d'améliorer la vie de leur population en fournissant des services et des infrastructures numériques fiables et sécurisées.

Comment ? Pour rejoindre cette coalition, nous devons adhérer aux principes de cette association en signant la déclaration annexée à ce rapport.

Avec qui ? L'ensemble des Villes membres, dont New York et Amsterdam.

Combien ? L'adhésion est gratuite.

3.1.4 La numérisation de nos processus internes

La numérisation représente une véritable opportunité de rendre nos processus internes plus clairs et efficaces. À l'heure actuelle, la plupart de nos processus reposent encore sur des moyens traditionnels. Un nombre restreint de processus est totalement numérisé. Cette volonté de numérisation est d'autant plus importante qu'elle exige de cartographier nos processus et donc de les redéfinir s'ils sont trop complexes ou chronophages. Cette démarche présente donc l'avantage de pouvoir questionner notre organisation interne et constituer un portfolio exhaustif de nos processus qu'ils soient destinés à être numérisés ou non.

Action illustrative : la gestion électronique de documents (GED)

Quoi ? Une gestion électronique de documents est un système informatisé permettant de gérer et d'organiser des documents de manière électronique. La GED offre des fonctionnalités de recherche avancées et facilite la collaboration en permettant à plusieurs utilisateurs d'accéder aux documents de manière simultanée. Elle prépare et facilite les opérations liées à l'archivage des documents, en particulier grâce au plan de classement qui accompagne normalement ce projet.

Pourquoi ? Notre administration génère et traite une quantité importante de documents. La GED permet de centraliser tous ces documents en facilitant leur stockage et leur organisation. Elle se substitue à la gestion traditionnelle réduisant ainsi drastiquement la consommation de papier et optimise de manière significative les processus de travail. En somme, l'implémentation d'une GED dans notre administration permettra d'optimiser la gestion documentaire, de réduire les coûts, d'améliorer l'efficacité opérationnelle, de renforcer la sécurité des informations et de faciliter la conformité réglementaire, notamment en matière d'archivage.

Comment ? À l'heure actuelle, plusieurs services (famille et permis de construire notamment) bénéficient d'une GED métier qui traite spécifiquement des documents et des processus liés aux tâches qui leur incombent. Basés sur ces expériences, nous définirons nos besoins

pour implémenter une GED bureautique à l'échelle de la Ville. Cette analyse aboutira à l'élaboration d'un cahier des charges qui nous permettra d'effectuer un appel d'offres.

Avec qui ? Les solutions GED métier qui existent ont été élaborées par le SIEN sur l'outil *Therefore*. L'élaboration du cahier des charges de la GED à l'échelle de la Ville s'effectuera en collaboration avec le SIEN et l'archiviste communal. Ce travail sera accompagné par un mandataire externe spécialisé dans le domaine.

Combien ? Le montant évalué pour l'implémentation de cette GED s'élève à 500'000 francs. Il est inscrit au budget des investissements et fera l'objet d'un rapport de demande de crédit à votre Autorité.

Quand ? Le projet débutera en 2024 et se poursuivra sur l'ensemble de la prochaine législature.

Notre volonté de numérisation à l'interne de notre administration est notamment valable pour les services centraux (finances et ressources humaines notamment) qui gagneraient à numériser les processus qu'ils ont en commun avec l'ensemble des autres services de la Ville.

Action illustrative : un système d'information des ressources humaines (SIRH)

Quoi ? Un système d'information des ressources humaines (SIRH) est utilisé pour gérer, automatiser et centraliser les processus et les informations liées aux ressources humaines.

Pourquoi ? À l'heure actuelle, les processus et les informations liées aux ressources humaines sont décentralisés et reposent sur des outils différents. La communication entre le service des ressources humaines et le personnel se fait par voie traditionnelle. Ce système d'information permettra de clarifier cette communication dans les deux sens. Il simplifiera les processus, réduira les tâches administratives manuelles et assurera la conformité des réglementations relatives au personnel.

Comment ? La création de cet outil débute par l'élaboration d'un cahier des charges qui définit les processus existants et les besoins. Après cette analyse de nos besoins, il est indispensable de sélectionner les modules prioritaires. Le SIRH sera en effet composé de plusieurs modules comme par exemple : la gestion des postes, du recrutement, du temps et des présences, la formation et le développement des

compétences. Notre objectif étant de centraliser ces fonctionnalités sur un outil unique, elles seront introduites en fonction des priorités du service.

Avec qui ? La définition du cahier des charges est en cours avec le SIEN qui nous accompagne sur ce projet. Le choix de l'outil et donc du fournisseur avec lequel nous souhaitons travailler dépend de la définition du cahier des charges. À l'heure actuelle, il est donc trop tôt pour indiquer un fournisseur puisque l'outil n'a pas été sélectionné.

Combien ? Actuellement, le montant évalué pour ce projet s'élève à 200'000 francs. Il est inscrit au budget d'investissements⁸.

Quand ? La réalisation de ce projet est prévue entre 2024 et 2025.

3.1.5 La gestion rationnelle des ressources informatiques

Si la gestion des ressources informatiques de la Ville est principalement assurée par le Service informatique de l'entité neuchâteloise (SIEN), notre Conseil a souhaité imposer des directives internes en matière d'utilisation et d'attribution des ressources informatiques. Ainsi, nous appliquons une politique rationnelle de gestion de notre parc informatique tout en répondant au besoin de notre personnel. Ces nouvelles règles permettent de respecter des critères de durabilité en attribuant uniquement le matériel nécessaire. Elles engendrent également des économies qui peuvent être réinvesties dans des outils novateurs, notamment pour communiquer davantage avec la population.

En somme, nous limitons le matériel informatique et digital de la Ville à l'essentiel et réorientons nos efforts sur des moyens technologiques qui répondent aux besoins de notre personnel en augmentant l'efficacité de nos services dans les tâches qui leur incombent.

⁸ Ce montant a été octroyé par le Conseil communal en date du 20 mars 2023.

Action illustrative : *follow me*

Quoi ? Identifiée dans le projet de réforme et de modernisation de notre administration (REMO), cette action consiste à mettre en réseau tous les copieurs de l'administration afin de pouvoir accéder à ses impressions de manière sécurisée, confidentielle et centralisée.

Pourquoi ? À l'heure actuelle, le nombre d'imprimantes au sein de notre administration est encore trop conséquent, notamment parce qu'il faut assurer la confidentialité des documents imprimés dans un grand nombre de services. Le projet *follow me* nous permettra de supprimer la majorité des imprimantes personnelles et d'utiliser les copieurs existants ou d'installer de nouveaux copieurs partagés dans les services en assurant cette confidentialité. Chaque membre du personnel possédera un accès individualisé à tout le parc de copieurs de l'administration lui autorisant d'imprimer en tout temps et sur n'importe quelle machine.

Comment ? La réalisation de ce projet s'effectue à travers une analyse du parc des imprimantes/copieurs au sein de notre administration. Cette analyse aboutira à un plan de l'installation de l'ensemble des copieurs à l'échelle de la Ville.

Avec qui ? La mise en œuvre de ce projet est en cours avec le SIEN.

Combien ? Les honoraires de ce projet sont inclus dans le mandat de prestation informatique du SIEN. Si un montant d'investissement est nécessaire, il sera inscrit dans le budget 2024 et fera l'objet d'une demande de crédit.

Quand ? Le projet se déroulera entre 2023 et 2024.

3.2 Axe 2 : Changement systémique et gouvernance participative

Si le premier axe stratégique assure une gestion rationnelle en matière de numérisation, notre ambition dépasse les questions d'attribution du matériel, de numérisation des processus internes, de gestion des données et de monitoring. En effet, nous souhaitons également stimuler l'écosystème d'innovation neuchâtelois afin de créer un territoire d'expérimentation au sein duquel différentes initiatives innovantes voient le jour. Cet écosystème est un atout clé du développement de la Ville et représente une opportunité concrète de favoriser le partage de compétences et de ressources pour collaborer ensemble.

3.2.1 Le changement systémique

Notre approche cherche donc à opérer un changement systémique qui induit de nouvelles valeurs publiques. En opérant cette transformation, nous souhaitons dépasser la promotion de solutions technologiques locales ou globales et construire de nouvelles pratiques au sens large. Notre action se caractérise par un soutien aux initiatives expérimentales et innovantes qui se développent sur notre territoire et qui participeront à la transformation de notre société à l'aune du développement durable.

Nous souhaitons développer davantage notre approche partenariale, inclusive et collaborative afin de travailler et mettre en avant les acteurs de notre écosystème. Nous sommes convaincu-e-s que notre territoire regorge d'actrices et d'acteurs qui peuvent nous accompagner dans l'élaboration de solutions innovantes qui participeraient à répondre à nos politiques publiques. De cette conviction est né le projet du quartier de l'innovation, qui se résumait par le passé à un territoire et que nous souhaitons développer comme un écosystème.

Action illustrative : le Quartier de l'Innovation, un booster d'idées

Quoi ? Le Quartier de l'Innovation représente un des moyens de parvenir à développer notre stratégie d'innovation responsable à travers un écosystème d'acteurs du domaine de l'innovation qui s'engageraient dans la définition et l'expérimentation de solutions ancrées localement.

Qui plus est, ce projet place la société civile au cœur de notre réflexion. Nos citoyen-ne-s sont à la fois les destinataires principaux et principales de nos solutions, mais ils et elles sont également des contributeurs et contributrices potentiel-le-s de la conception de nos initiatives.

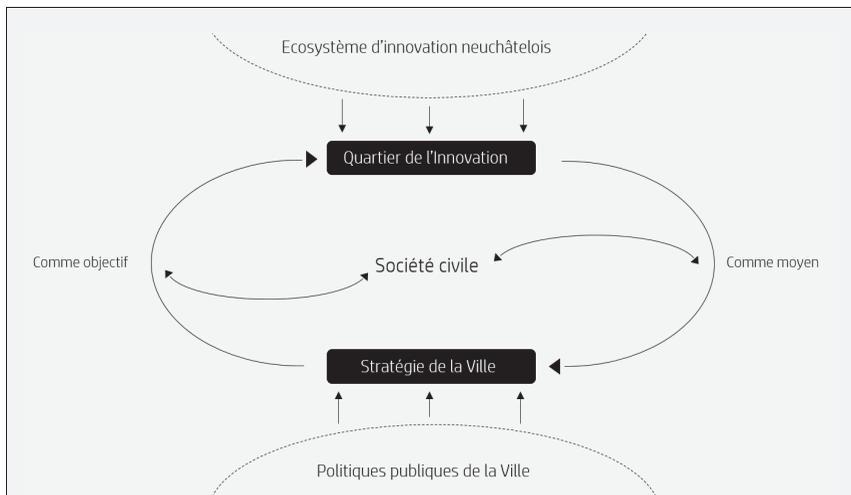


Figure 2: schéma conceptuel du projet soutenu par la NPR

Pourquoi ? En devenant pilote de la mise en œuvre de ce programme d'animation, d'incubation et d'expérimentation, notre Ville assure la réalisation de projets concrets incarnant notre vision stratégique et répondant à nos politiques publiques. Nous favorisons la création de collaborations solides et pérennes entre toutes les parties prenantes de notre écosystème d'innovation et facilitons un changement systémique et durable.

Comment ? Concrètement, la mise en œuvre de ce projet se traduit par la création d'une plateforme informatique dite « booster » qui nous permettra d'effectuer des appels à projets. Nous entraînerons ainsi la création de projets collaboratifs qui contribuent à répondre à nos objectifs en favorisant les échanges au sein de l'écosystème.

Avec qui ? La réalisation de ce projet repose sur un partenariat regroupant l'Université de Neuchâtel, Microcity et la Ville de Neuchâtel. Il inclut également toutes les actrices et tous les acteurs qui accepteront de rejoindre notre écosystème et les services internes de la Ville.

Combien ? Suite à notre demande officielle formulée au Service cantonal de l'économie (NECO), ce projet est soutenu par la Nouvelle Politique Régionale (NPR). Identifié comme un projet phare de ce programme de promotion cantonal, il bénéficie d'un subventionnement conséquent. Sur un coût total de 500'000 francs, seulement 200'000 francs sont financés par la Ville⁹. Le reste est financé par la NPR, à

hauteur de 250'000 francs, et par nos partenaires, à hauteur de 50'000 francs.

Quand ? La réalisation de ce projet est en cours et des résultats sont attendus pour l'année 2024.

Certains projets en cours sont représentatifs de notre ambition, car ils ont déjà emprunté cette approche et participent donc au changement systémique que nous souhaitons initier. À titre d'exemple, nous pouvons citer le projet pilote Avincis qui prévoit l'installation de volets isolants sur un bâtiment du patrimoine financier de la Ville. La rénovation de nos bâtiments est un défi majeur auquel nous devons faire face et c'est pourquoi un programme global d'assainissement énergétique et de rénovation est en cours. C'est dans cette optique que le Conseil général a récemment débloqué un crédit cadre de 28'847'000.- pour une première étape concernant le patrimoine administratif. De plus, nous cherchons constamment des solutions qui peuvent contribuer à répondre à nos objectifs d'isolation. Cette solution, développée par une startup neuchâteloise, semble répondre de manière innovante à ces objectifs en traitant les ouvertures des bâtiments.

Action illustrative : la Tour du fantastique

Quoi ? La Tour du fantastique, inscrite dans les Accords de Positionnement Stratégique (APS) sous le nom de « tour des évasions », est un projet novateur et enthousiasmant qui associe la culture, le patrimoine et l'innovation dans le domaine du numérique. Il se compose d'un espace d'exposition dans le corps des prisons et sa tour, mais également de locaux dédiés à accueillir un incubateur d'actrices et acteurs innovant-e-s dans les domaines de la culture et du numérique.

Pourquoi ? Notre ville accueille un évènement majeur autour de la thématique du fantastique. Afin de renforcer la Ville sur cette thématique, trois composantes plus précises ont concouru à l'élaboration de ce projet :

- La présence et la notoriété du Neuchâtel International Fantastic Film Festival (NIFFF).

⁹Ce montant a été validés par le Conseil communal en date du 20 juin 2022. Il figure dans le budget d'investissements.

- La participation de John Howe, artiste mondialement connu pour son travail d'illustration, notamment pour l'œuvre du Seigneur des anneaux de Tolkien.
- La possibilité d'investir un lieu emblématique et inspirant, inexploité depuis longtemps : la tour et le corps des prisons.

En effet, l'opportunité de réunir ces éléments rend évidente la réalisation de ce projet qui mettra en exergue les œuvres de John Howe mais également le travail d'autres artistes fantastiques. La Tour du fantastique participera à l'attractivité touristique et culturelle de notre ville grâce à une résonance qui dépassera largement les frontières de la Suisse. Au-delà de l'exposition, l'incubateur est destiné à accueillir des artistes actifs dans le domaine du *storytelling* et du *worldbuilding*¹⁰ qui participeront à la création de contenu, notamment pour les entreprises.

Comment ? La mise en œuvre de ce projet a débuté par la réunion des nombreux acteurs de ce projet. La constitution d'une fondation chargée de gérer la totalité du projet et l'espace dédié à l'exposition se feront dans le courant de l'année 2023. Le Canton rénovera les locaux à investir, dont il est propriétaire. Les travaux débuteront en 2024. L'incubateur est piloté par le NIFFF et fait l'objet en ce moment même de discussion avec nos partenaires du Quartier de l'innovation, notamment Microcity.

Avec qui ? Ce projet est issu d'une démarche partenariale entre le Canton, le NIFFF, John Howe et la Ville.

Combien ? Le coût de la rénovation des bâtiments est à la charge du Canton. Il a été validé par le Conseil d'Etat et s'élève à 4.1 millions de francs. Le montant engagé par la Ville s'élève à 1.5 millions inscrit au patrimoine financier. Le projet bénéficie également d'un cofinancement de la part de la NPR à hauteur de 1.25 millions. D'autres partenaires pourront aussi financer le projet.

Quand ? L'ouverture est prévue en 2025.

3.2.2 La gouvernance participative

Cette nouvelle approche s'accompagne d'un renversement de notre manière de penser. Si notre volonté consiste à valoriser les actrices et acteurs de l'innovation qui composent notre territoire, nos solutions

¹⁰ Il s'agit du processus d'élaboration d'un monde imaginaire

doivent également être ancrées dans des réalités concrètes issues des besoins articulés par les autres politiques publiques de la Ville.

Action illustrative : une application citoyenne (Decidim)

Quoi ? Une application citoyenne est un outil développé par une administration dans le but de fournir des services, des informations et des fonctionnalités aux citoyen-ne-s.

Après une phase exploratoire, notre choix s'est porté sur la solution Decidim. Cette solution est modulaire et s'organise autour d'un contrat social¹¹. Les modules que nous planifions de mettre en œuvre progressivement sont les suivants :

- Projets participatifs : Ce module assurera à la population de pouvoir soumettre leurs idées et sélectionner les projets développés par la Ville. Il sera complémentaire aux assemblées citoyennes et permettra de faire participer la population à d'autres projets collaboratifs.
- Assemblées citoyennes : ce module permettra d'accompagner l'organisation et le déroulement des assemblées citoyennes ;
- Prestations numériques : l'ensemble des prestations numériques liées à notre administration seront réunies dans un module.

En Suisse, Decidim est utilisée par les Villes de Zürich, Lucerne, Lausanne et Genève qui ont formé un groupe de travail d'échanges sur cette application. Notre objectif est de rejoindre ce groupe afin de bénéficier de leurs développements et leur expérience.

Pourquoi ? La volonté de créer une application citoyenne apparaît dans le programme politique 2021-2024 de notre Conseil. Corollaire de la constitution des assemblées citoyennes, cette application a pour objectif de faciliter le dialogue entre la population et notre administration en lui permettant de faire remonter des idées ou d'accéder à des services et des informations de manière plus pratique et efficace.

Comment ? La prochaine étape consiste à réaliser le premier module concernant les projets participatifs afin de pouvoir mener à bien le projet du quartier de l'innovation. Les autres modules seront réalisés par la suite en fonction des prérogatives de notre Conseil.

¹¹Disponible sur : <https://docs.decidim.org/en/develop/understand/social-contract>

Avec qui ? La sélection de l'application est le résultat d'une phase exploratoire réalisée par l'Université de Neuchâtel. La mise en œuvre s'effectuera avec la société Octree basée à Genève et pourrait à terme être hébergée dans le canton de Neuchâtel.

Combien ? Le montant associé à cette action s'élève à 150'000 francs. Il est inscrit dans le budget d'investissement. Il couvre le paramétrage des modules cités, l'animation de la plateforme et l'accompagnement du bureau mandataire.

Quand ? Le premier module sera disponible en 2023.

3.3 Axe 3 : Participation numérique collaborative et inclusive

La numérisation impacte fortement l'économie et la société dans son ensemble. Elle change fondamentalement notre manière de vivre, d'habiter et de travailler, créant parfois un écart considérable entre celles et ceux qui ont accès à la technologie et celles et ceux qui ne l'ont pas. Elle implique également de nouveaux modèles d'affaires fondés sur l'exploitation de données et la captation à distance de la valeur ajoutée générée par la vente de biens et services locaux. Des plateformes telles qu'Airbnb ou Uber sont particulièrement illustrative de cela.

Il s'agit donc de pouvoir assurer un accès aux technologies numériques à toute la population mais également de renforcer le lien social à travers ces technologies numériques. La valeur des activités économiques, culturelles et sociales créée doit profiter aux habitant-e-s.

3.3.1 L'offre de solutions numériques inclusives

Puisque notre stratégie se fonde sur les besoins des citoyen-ne-s, il est indispensable de s'assurer que tout le monde puisse bénéficier des solutions numériques prévues, réduisant ainsi au maximum la fracture numérique. Notre action s'inscrit donc dans la volonté de rendre accessible les services que nous proposons à un maximum d'individus. Dans ce domaine, l'exemple d'Amsterdam est intéressant. Dans sa stratégie, elle s'est donnée pour objectif de soutenir les groupes les plus défavorisés à travers une coordination intense entre les entreprises, les milieux académiques et les organisations de la société civile. Cet exemple est représentatif de la mission qui nous incombe en matière d'accessibilité de la technologie, notamment dans le développement des compétences de tous les groupes vulnérables. Conscients qu'une inclusion totale en

matière de numérisation sera très difficile à atteindre à court terme, notre Conseil tient à préciser que les solutions développées considéreront également les personnes qui n'ont pas accès à la technologie et qu'une alternative traditionnelle (papier, manuelle ou physique) restera disponible.

Action illustrative : un espace dédié à la numérisation dans le Collège Latin

Quoi ? Dans la future nouvelle Bibliothèque sise au Collège latin, des postes informatiques et du réseau internet seront mis à disposition ainsi qu'un service de conseil pour les personnes qui le demandent, des e-books et toute une série de services en lignes. Ce lieu accueillera des activités pour l'apprentissage des outils numériques et de leurs usages (ateliers d'éducation aux médias, sensibilisation à la protection des données etc.). Des ateliers pour familiariser les personnes du 3^{ème} âge avec les outils informatiques (atelier Cyberthé de Pro Senectute par exemple) pourront y être organisés. Nous veillerons en particulier à l'inclusion des personnes âgées, des personnes en situation de handicap et des personnes allophones. D'une certaine manière, la culture numérique sera présente dans l'entier du bâtiment. De plus, les possibilités d'accompagnement disponibles en bibliothèque pourront être par exemple communiquées aux habitant-e-s à travers l'élaboration d'un guide du numérique.

Pourquoi ? La Bibliothèque, par sa qualité d'institution publique et en tant que lieu d'ouverture, de rencontre et d'apprentissage, constitue un lieu de prédilection pour mettre en place des outils pour réduire la fracture numérique. L'inclusion numérique recouvre à la fois des enjeux d'accès aux droits, mais aussi d'accès à la culture et à de nouveaux modes de sociabilité. Elle apparaît comme un moyen de recréer du lien entre les personnes isolées et le reste de la société.

Comment ? La Ville de Neuchâtel est le maître d'ouvrage du projet d'assainissement et de réaffectation du Collège latin. Ce lieu sera géré par une Fondation dans laquelle la Ville sera partie prenante.

Avec qui ? Il s'agira de développer des synergies entre les différents acteurs et les différentes actrices de l'inclusion numérique.

Combien ? Un crédit d'études pour ce projet a été alloué par le Conseil général en 2022. Une demande de crédit d'investissement sera effectuée à la fin de l'année 2024.

Quand ? L'ouverture de la nouvelle bibliothèque peut être envisagée, à ce jour, pour 2028.

3.3.2 Le développement des compétences numériques

Selon une étude sur l'évaluation des besoins de la population suisse en matière de numérisation menée par Swisco¹² et parue en janvier 2022, les personnes interrogées identifient clairement les compétences numériques comme un facteur de réussite dans la transition numérique en cours. Selon cette étude, les secteurs dans lesquels il faut agir avec urgence sont : les écoles, l'administration et les petites et moyennes entreprises (PME). Conscients que notre marge de manœuvre est restreinte dans le domaine des PME, notre Conseil souhaite principalement mener des actions dans les deux autres domaines.

À l'interne de notre administration, il est important de spécifier que la totalité des actions que nous vous proposons de mener dans ce rapport seront accompagnées d'une formation approfondie pour les utilisatrices et les utilisateurs. De manière plus générale et pour autant que la fonction l'exige, chaque nouveau collaborateur ou nouvelle collaboratrice bénéficiera par ailleurs à partir de 2024 d'une formation de base sur les logiciels standards utilisés au sein de notre administration.

Si notre marge de manœuvre est limitée dans les écoles, nous considérons tout de même que certaines actions peuvent être menées à l'échelle communale, qui viendront compléter les actions menées par le Canton dans l'éducation numérique¹³. S'inspirant fortement du projet-pilote « Robin des Watts » mené par le Centre écologique Albert Schweizer avec le soutien de Viteos et de la Ville, qui sensibilise les enseignant-e-s et les élèves de certaines classes aux questions énergétiques, nous imaginons des actions similaires en matière numérique, en particulier dans le domaine de la prévention.

Enfin, à l'instar de notre population la plus jeune, nos aînés nécessitent également une attention particulière en matière de numérisation. Afin de les accompagner dans la transition numérique, nous devons impérativement mener des actions qui leur sont destinées. Les rencontres intergénérationnelles organisées par la Ville qui permettent déjà aux personnes âgées de se familiariser avec les technologies au contact d'un public plus jeune, attestent par ailleurs déjà d'un véritable besoin qui ne

¹²Swisco. (2022). *L'Etat numérique en suisse : évaluation et besoins de la population*.

¹³Rapport au Grand Conseil sur « l'éducation numérique » (2019).

date pas d'aujourd'hui. Il existe actuellement deux types de cours fournis par la Ville : le Cyberthé, organisé par la cohésion sociale, le Semo et Pro Senectute, et les cours « En santé avec son smartphone », organisés par l'association Atic et la Déléguée aux personnes âgées. Nous pourrions également nous appuyer sur les Délégués-e-s de quartier.

Action illustrative : des ateliers numériques

Quoi ? Ces ateliers s'adresseront à tout le monde et offriront l'occasion pour l'ensemble de notre population d'acquérir des compétences et des connaissances dans le domaine du numérique. Il s'agira de donner les outils d'une utilisation critique, auto-protectrice et responsable des technologies numériques.

Pourquoi ? Les exemples cités précédemment témoignent d'un intérêt pour les questions liées à la numérisation, mais ils ciblent une catégorie bien précise de la population susceptible d'être laissée pour compte. Notre ambition est d'étendre cette prestation à l'ensemble de la population afin d'assurer le développement des compétences de toutes et tous. À titre d'exemple, les jeunes (digital natives) ont également des difficultés à comprendre ce qui se cache derrière le numérique.

Comment ? Les actions déjà menées à l'échelle de la Ville serviront de base pour redéfinir une action plus large. Les publics-cibles seront identifiés en fonction de la nature des ateliers organisés et les thématiques abordées.

Avec qui ? Les services qui proposent actuellement ces initiatives seront impliqués et associés au Délégué au développement technologique et à l'Agglomération dans la constitution du programme à large échelle. Ce travail s'appuiera sur l'accompagnement d'un bureau mandataire spécialisé dans la formation numérique, en lien notamment avec la fracture numérique.

Combien ? Le coût du projet n'est actuellement pas évalué et n'apparaît pas dans le budget des investissements. Ce projet nécessite une analyse approfondie qui fera l'objet d'une demande de crédit.

Quand ? Le projet débutera lors de la prochaine législature.

3.3.3 Comprendre et encadrer l'économie de plateforme

Dans le cadre d'une stratégie numérique et d'innovation responsable, il est donc aussi question de pouvoir réguler les plateformes numériques, au niveau de l'emploi, des taxes de séjour, des impôts, mais aussi de la protection des données privées que ces plateformes extraient en permanence pour les commercialiser. Au-delà d'enjeux réglementaires liés à la main mise de GAFAM sur une économie mondialisée des données, notre Ville doit déterminer par quels types de plateformes et quels types d'intermédiaires elle souhaite récolter, gérer et valoriser localement les données de son administration et de ses citoyen-ne-s.

Contrairement à l'intégralité des sous-axes développés jusqu'ici, la compréhension et l'encadrement de l'économie de plateforme ne fera pas l'objet d'une action illustrative. D'une part, il ne s'agit pas d'une prérogative communale et, d'autre part, cette thématique n'a pas encore un impact significatif sur notre Commune. Toutefois, nous assurerons tout de même une activité de veille en la matière afin d'observer le développement (actuellement peu important) de plateformes numériques de service à Neuchâtel (comme Airbnb et Uber) et d'analyser les mesures prises par d'autres villes en Suisse et à l'étranger pour encadrer le développement local de leurs activités.

4. Cadre institutionnel et gouvernance

4.1 Au sein de la Ville de Neuchâtel

Une gouvernance forte et adaptée à nos objectifs est nécessaire pour assurer le succès de notre stratégie et la réalisation de nos actions. Cette gouvernance se décline en deux approches complémentaires. La première consiste à gérer les projets à l'interne, c'est-à-dire ceux qui ne dépassent pas le cadre du SIEN (4.1.1). La seconde intervient systématiquement lorsqu'un projet nécessite l'intervention d'un partenaire externe (4.1.2).

4.1.1 Deux organes fixes à l'interne

La première forme de gouvernance qu'il est nécessaire de clarifier est celle qui s'applique à l'interne de la Ville de Neuchâtel.

Elle est constituée de deux organes fixes qui s'appliquent essentiellement à la gestion de nos ressources informatiques et à nos projets de

numérisation interne en relation avec le SIEN. Ils sont indispensables au bon fonctionnement de notre administration :

- Le **bureau informatique** réunit le Chef du dicastère DTASFRH, le Chef des solutions communes du SIEN et le Délégué au développement technologique. Il est chargé de la gouvernance stratégique et financière de la gestion des ressources informatiques et des projets de numérisation transversaux.
- Le **groupe de coordination** réunit les représentant-e-s techniques des Services de la Ville qui gèrent les projets qui ont une prédominance métier. Il permet de remonter les besoins en matière de numérisation et d'innovation.

La numérisation de notre administration repose donc sur l'identification d'une ou de plusieurs personnes au sein des services chargé-e-s de porter leurs projets. Cet aspect est fondamental. Les projets doivent être abordés par les besoins issus des tâches spécifiques des services avant de penser à la technologie qui pourrait s'y appliquer.

4.1.2 Une approche par projet à l'externe

La gouvernance appliquée aux projets qui intègrent des partenaires externes est fondée sur deux organes principaux :

- Le **comité de projet** regroupe toutes les parties prenantes nécessaires à la réussite du projet sur le plan technique (internes et externes). Cette approche par projet est intégrative, c'est-à-dire qu'elle permet de fédérer les intérêts de chacun-e vers un objectif commun.
- Le **comité de pilotage** réunit les autorités politiques et toutes les parties prenantes du comité de projet. Ces rencontres sont limitées et se réduisent à des moments stratégiques lorsqu'une décision politique est attendue.

Action illustrative : une gestion de projet unifiée à l'échelle de l'administration

Quoi ? Une gestion de projet unifiée est une approche intégrée de la gestion de projet qui vise à harmoniser et à coordonner tous les aspects d'un projet afin d'assurer une exécution efficace et réussie. Cette méthode met l'accent sur la centralisation des processus, des outils et

des ressources pour garantir une meilleure visibilité, une communication fluide et une collaboration optimale entre les parties prenantes du projet.

Pourquoi ? À l'heure actuelle, chaque service de la Ville gère ses projets de manière autonome en suivant parfois de manière très approximative une méthode de gestion de projet. Bien que les procédures soient très codifiées et bien suivies dans certains domaines, les méthodes varient fortement suivant les services/offices voire les chef-fe-s de projets. L'objectif de notre démarche est donc de standardiser la gestion de projet. Cette gestion de projet unifiée présentera l'avantage de constituer une méthode, un référentiel et une gouvernance standardisée afin d'accompagner le changement que nous souhaitons initier. Cette gestion commune permettra également l'élaboration d'un portfolio de projets exhaustif à l'échelle de la Ville, qui est par ailleurs un prérequis pour un outil de pilotage.

Comment ? Concrètement, nous avons démarré l'élaboration de cette gestion de projet unifiée par un projet pilote. Ce dernier rassemble des services et offices qui présentent des caractéristiques très intéressantes. Ils nous permettront de définir un plus petit dénominateur commun en matière de gestion de projet qui pourra ensuite s'appliquer à l'ensemble de la Ville.

Avec qui ? Ce projet pilote est élaboré en collaboration avec les services et offices suivants :

- Service de la Mobilité, des Infrastructures et de l'énergie ;
- Office des Parcs et Promenades ;
- Service du Patrimoine Bâti ;
- Office de la Planification et de l'aménagement urbain.

Afin de s'assurer que cette gestion de projet unifiée s'applique à l'ensemble de l'administration, nous planifions également de faire intervenir d'autres services, notamment la Culture et l'Action sociale, afin de challenger notre proposition.

En appui, nous bénéficierons de l'aide de la Commune de Pully qui a procédé également à l'élaboration d'une gestion de projet unifiée depuis quelques années. De plus, nous serons accompagné-e-s par un mandataire externe qui challengera notre proposition.

Combien ? Comme la plupart des tâches liées à ce projet s'effectueront à l'interne, un montant de 40'000 francs est associé à ce projet. Il est réparti dans le budget de fonctionnement de l'entité de gestion 168.00.

Quand ? Le projet a débuté et se poursuivra en 2024.

4.1.3 Un processus de centralisation

La méthode appliquée à notre gouvernance repose sur la création d'un processus de centralisation des demandes liées aux projets de numérisation et d'innovation. Ce processus se caractérise par la conception d'un portefeuille de projets qui assure la cohérence de nos actions à travers une vision globale à l'échelle de la Ville. Il permettra également de mutualiser nos actions, d'apporter un discours clair à nos partenaires externes, de planifier et de maîtriser les coûts liés à nos solutions.

4.2 Avec la Région Neuchâtel Littoral (RNL)

La Région Neuchâtel Littoral (RNL) précise dans les Accords de Positionnement Stratégiques (APS) qu'elle souhaite devenir une *smart région*. L'articulation de notre stratégie avec les ambitions de la région est donc essentielle. L'enjeu consiste surtout à assurer nos prérogatives communales tout en participant activement à la conception de l'objectif *smart région* à travers notre stratégie.

C'est pourquoi, notre stratégie a été conçue en collaboration avec les instances régionales en tenant compte des objectifs que nous avons en commun. À titre d'exemple, le projet du quartier de l'innovation soutenu par la Nouvelle Politique Régionale (NPR) pourrait à court terme faire l'objet d'un cofinancement des autres communes de la région qui chercheraient à développer des projets innovants pour répondre à leurs politiques publiques (ou à celles que nous avons en commun). L'application citoyenne, quant à elle, sera élaborée en collaboration avec les communes de la région afin d'identifier un module commun à cette échelle. Elle permettra également à l'ensemble des communes de la région de bénéficier du même outil tout en développant leur propre identité et en respectant leurs prérogatives.

4.3 Avec le Canton

Notre stratégie numérique et d'innovation responsable s'inscrit dans la stratégie digitale cantonale communiqué par le Conseil d'Etat le 11 mai 2023. Le développement d'une administration digitale orientée sur les besoins de la population, la numérisation des processus et la maîtrise des données font partie intégrante de leur approche et coïncide fortement avec la nôtre. Suite au contact que nous avons eu lors de l'élaboration de nos stratégies respectives, nous avons déjà envisagé des collaborations actives dans ces domaines en nous appuyant sur nos expériences passées et nos objectifs futurs. Ainsi, nous pourrions nous appuyer sur des outils déjà existants développés par le Canton, comme le guichet unique, afin d'améliorer et centraliser nos prestations à l'égard de la population.

À ce stade, il est également important de préciser que nous avons déjà mené deux projets en commun avec l'Etat : la mutualisation des infrastructures de téléphonie fixe de la Ville avec celles du Canton et l'établissement d'un contrat-cadre commun en matière de téléphonie mobile professionnelle.

5. Communication

L'importance des projets que nous vous présentons dans ce rapport exige d'être particulièrement organisé en matière de communication pour accompagner notre stratégie et les actions qui en découlent. À ce sujet, nous avons déjà élaboré un plan de communication qui régit nos échanges avec nos partenaires et définit la manière dont nous allons communiquer avec notre population.

Toutefois, le travail communicationnel que nous menons ne s'arrête pas là. En 2023, la Ville de Neuchâtel intensifie ses collaborations et soutient financièrement trois événements qui se déroulent sur notre territoire.

- **La Swiss Nanoconvention** (juin) est un événement qui réunit des acteurs très importants dans le domaine des nanotechnologies ;
- **Le Challenge MicroCité** (septembre) est un événement académique en partenariat avec les entreprises de la région qui rassemble des groupes d'étudiants et des challengers autour des questions d'innovations sociétales. Cette année la Ville a par ailleurs proposé un défi à ces étudiants sur la question de l'application citoyenne ;
- **Le Smart city Day** (octobre) est un événement qui réunit des administrations, des entreprises et des startups autour des

questions liées à la numérisation et à l'innovation responsable. Les dernières éditions se déroulaient à Bienne.

Notre implication dans ces événements est essentielle. Elle permet de créer des collaborations et un partage d'expériences qui nous accompagnent dans la définition de nos objectifs et la réalisation de nos actions.

Enfin, comme notre action est transversale, la communication à l'interne de notre administration fera l'objet d'une attention toute particulière. La gouvernance de nos projets intégrera systématiquement les principaux acteurs et actrices internes concerné-e-s.

6. Impacts

Les impacts de cette stratégie sont difficiles à anticiper de manière précise sans bénéficier des indicateurs et des informations que nous obtiendrons par le monitoring que nous proposons de mettre en œuvre dans ce rapport.

6.1 Impact sur l'environnement

De manière générale, la numérisation peut engendrer des impacts sur l'environnement notamment à travers sa consommation énergétique. Toutefois, elle peut aussi entraîner des bénéfices car elle supprime des déplacements grâce au télétravail par exemple. La baisse de production du CO2 dans certains villes d'Europe pendant la crise du Covid en atteste.

Nous partons du principe qu'il faut saisir les opportunités de la numérisation tout en jugulant ses risques. Cela signifie que la numérisation doit s'appliquer uniquement lorsque le besoin est réel en tenant compte de son impact sur l'environnement. À ce titre, nous serons attentifs à intégrer les technologies à basses intensité (low tech) dans nos réflexions et à leur accorder une importance particulière.

Sans rentrer dans le détail, nous pouvons tout de même articuler certains principes fondamentaux en matière environnementale qui régiront l'ensemble des actions présentées dans ce rapport :

- Aucune action ne sera menée si une solution traditionnelle s'avère plus efficiente.
- Toute action sera accompagnée d'une analyse tenant compte de son bilan énergétique.

- Le choix de nos solutions s'orientera prioritairement vers des partenaires et fournisseurs locaux pour réduire nos impacts.
- Ce choix fera l'objet d'une pesée d'intérêt lorsqu'une solution *low tech* plus appropriée est disponible.

En fin de compte, grâce à cette stratégie, nous maîtriserons davantage les impacts de la numérisation sur l'environnement, notamment la consommation énergétique.

6.2 Impact sur les finances

Le tableau récapitulatif ci-dessous résume ce qui est expliqué pour chaque action dans ce rapport :

Projet	Budget	Montant	Délai
Data warehouse	Investissement	250'000.--	2024-26
Outil de reporting	Investissement	100'000.--	2025-26
Coalition pour les droits numériques	Fonctionnement	À étudier	2024
Gestion électronique des documents	Investissement	500'000.--	2024-27
Système d'information des ressources humaines	Investissement	200'000.--	2024-25
Follow me	Mandat SIEN	À étudier	2024
Quartier de l'innovation	Investissement	200'000.--	2023-25
Tour du fantastique	Patrimoine financier	1.5 mio	2025
Application citoyenne	Investissement	150'000.--	2023-25
Espace numérique collège latin	Investissement	À étudier	2028
Ateliers numériques	Investissement	À étudier	2024-25
Gestion de projet	Fonctionnement	40'000.--	2023-24

6.3 Impact sur les ressources humaines

À l'heure actuelle, le développement technologique est constitué de deux équivalents pleins temps. Au poste de Déléguée au développement technologique s'est récemment ajouté un poste de Cheffe de projet numérique. Ces ressources sont indispensables pour mener les actions de notre stratégie.

Toutefois, il est primordial de garder à l'esprit que certains projets présentés dans ce rapport nécessiteront peut-être des ressources humaines spécifiques. Si elles s'avèrent être nécessaires, ces dernières seront identifiées au fur à mesure des projets dans les budgets annuels.

7. Consultations

Ce rapport a fait l'objet d'une démarche de consultation à l'interne de l'administration. L'Université de Neuchâtel a procédé à des entretiens individuels avec l'ensemble des chef-fe-s de services concerné-e-s par notre stratégie. Cette démarche s'est conclue par un atelier réunissant toutes les personnes consultées.

Le rapport a également été consolidé avec le Service Informatique de l'Entité Neuchâteloise (SIEN) et le comité directeur de la Région Neuchâtel Littoral (RNL).

Enfin, il a été présenté comme il se doit à la commission du dicastère du développement technologique, de l'agglomération, de la sécurité, des finances et des ressources humaines (DTASFRH).

8. Conclusion

Dans ce rapport, le Conseil communal définit sa stratégie numérique et d'innovation responsable. Cette stratégie s'inscrit dans la continuité des réflexions qui ont été mené depuis 2017 et tient compte des enjeux actuels de la numérisation en jugulant ses risques et saisissant ses opportunités. Elle promeut l'innovation responsable à travers des projets qui ne sont pas exclusivement numérique et qui intègre l'humain au centre de la réflexion.

Cette approche partenariale et inclusive, nous permettra de trouver des solutions durables qui répondent à nos défis, en veillant particulièrement à la rationalisation de nos ressources environnementales, humaines et financières.

L'innovation n'étant pas un objectif en soi, nos actions participeront à favoriser le dialogue social entre toutes les actrices et tous les acteurs de notre Commune. Elles permettront également d'améliorer notre efficacité à l'interne de l'administration à travers sa transformation numérique et de mettre en valeur notre écosystème d'innovation en développant de nombreux projets collaboratifs visant à répondre à nos différentes politiques publiques.

Enfin, notre vision s'inscrit parfaitement dans la stratégie digitale cantonale et les accords de positionnement stratégiques de la Région Neuchâtel Littoral.

C'est dans cet esprit que le Conseil communal vous remercie, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport d'information.

Neuchâtel, le 28 juin 2023.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

Declaration of Cities Coalition for Digital Rights

We, the undersigned cities, formally come together to form the **Cities Coalition for Digital Rights**, to protect and uphold human rights on the internet at the local and global level.

The **internet** has become inseparable from our daily lives. Yet, every day, there are new cases of digital rights abuse, misuse and misinformation and concentration of power around the world: **freedom of expression** being censored; personal information, including our movements and communications, monitored, being shared and sold without consent; 'black box' algorithms being used to make unaccountable decisions; social media being used as a tool of harassment and hate speech; and **democratic processes** and public opinion being undermined.

As cities, the closest democratic institutions to the people, we are committed to eliminating impediments to harnessing technological opportunities that improve the lives of our constituents, and to providing trustworthy and secure digital services and infrastructures that support our communities. We strongly believe that **human rights principles** such as **privacy**, **freedom of expression**, and **democracy** must be incorporated by design into digital platforms starting with locally-controlled digital infrastructures and services.

As a coalition, and with the support of the United Nations Human Settlements Program ([UN-Habitat](#)), we will share best practices, learn from each other's challenges and successes, and coordinate common initiatives and actions. Inspired by the Internet Rights and Principles Coalition ([IRPC](#)), the work of 300 international stakeholders over the past ten years, we are committed to the following five evolving principles:

1. **Universal and equal access to the internet, and digital literacy**

Everyone should have access to affordable and accessible internet and digital services on equal terms, as well as the digital skills to make use of this access and overcome the digital divide.

2. **Privacy, data protection and security**

Everyone should have privacy and control over their personal information through data protection in both physical and virtual places, to ensure digital confidentiality, security, dignity and anonymity, and sovereignty over their data, including the right to know what happens to their data, who uses it and for what purposes.

3. **Transparency, accountability, and non-discrimination of data, content and algorithms**

Everyone should have access to understandable and accurate information about the technological, algorithmic and artificial intelligence systems that impact their lives, and the ability to question and change unfair, biased or discriminatory systems.

4. Participatory Democracy, diversity and inclusion

Everyone should have full representation on the internet, and the ability collectively to engage with the city through open, participatory and transparent digital processes. Everyone should have the opportunities to participate in shaping local digital infrastructures and services and, more generally, city policy-making for the common good.

5. Open and ethical digital service standards

Everyone should be able to use the technologies of their choice, and expect the same level of interoperability, inclusion and opportunity in their digital services. Cities should define their own technological infrastructures, services and agenda, through open and ethical digital service standards and data to ensure that they live up to this promise.

23-011

Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant la stratégie numérique et d'innovation responsable (*SMART CITY*)

M. Romain Brunner, rapporteur de la Commission du développement technologique, de l'agglomération, de la sécurité et des ressources humaines, déclare :

- La Commission DTASRH s'est longuement penchée sur le rapport n° 23-011, un rapport très détaillé, parfois très conceptuel, mais heureusement accompagné d'exemples, lesquels permettent de mieux comprendre la stratégie souhaitée par la Ville.

Certains membres de la commission ont regretté un « saucissonnage » des projets pour lesquels des budgets ont été votés l'année passée, sans avoir une vision claire des coûts et des bénéfices, et, accessoirement, des projets concrets qui étaient concernés par ces budgets. Les coûts détaillés et les bénéfices manquent également dans le rapport. La commission souhaite donc, qu'à l'avenir, ces informations figurent clairement lors de la présentation de projets.

Une inquiétude a également été relevée par plusieurs membres de la commission : c'est la tenue du planning présenté, étant donné que de nombreux projets vont devoir être menés de front durant les trois prochaines années. Un suivi régulier sera donc nécessaire pour s'assurer que les retards seront évités ou minimisés.

Outre ces trois points, la commission a estimé, dans sa grande majorité, que la vision et la stratégie présentées semblent équilibrées et réalistes. Elle a ainsi pris acte du rapport par 7 voix contre 1 et 1 abstention.

Mme Julie Courcier Delafontaine, porte-parole du groupe socialiste, déclare :

- Le groupe socialiste a pris connaissance du rapport n° 23-011 avec intérêt et, pour certains, avec un dictionnaire français-anglais et l'excellent ouvrage « La novlangue pour les nuls »... Il nous est apparu qu'il était nécessaire d'en faire lecture en trois phases : le concept, l'administration, et le positionnement stratégique et l'inclusion.

La première partie du rapport est une mise en contexte de la notion de *smart city*. Le rapport le met bien en évidence : il s'agit là d'un concept inventé pour servir les intérêts privés des multinationales des hautes technologies. Nous ne pouvons donc que saluer ici la position du Conseil communal – coconstruite avec l'Université de Neuchâtel – d'orienter une stratégie de *smart city* en une stratégie numérique et d'innovation responsable. Cette prise de distance envers le tout technologique, le tout numérique, comme objet inaliénable du progrès, comme solution unique, nous semble plus que pertinente. Elle est peut-être la réelle innovation du rapport, peut-être même une petite révolution.

Nous le constatons chaque jour, si la technologie nous simplifie souvent la vie, elle nous rend également plus paresseux, moins curieux et, surtout, elle nous isole et nous rend vulnérables et dépendants : vulnérables aux attaques et dépendants des multinationales de l'informatique.

Ainsi, l'élargissement du champ de réflexion à l'utilité et à la plus-value des solutions technologiques et à ses limites nous a réjouis. Tout comme nous a réjouis la réflexion annoncée sur la pertinence des données récoltées, leur sécurité et le respect de la vie privée.

Au terme de cette phase 1 du rapport, le groupe socialiste est plus que satisfait de l'orientation prise d'une innovation durable, basée – je cite le rapport – sur la responsabilité, la réflexion des besoins à long terme, la nécessité de faire participer tous les acteurs du projet et d'éviter des actions irrémédiables. Cela dit, avouons-le : il aurait été un peu étrange de nous proposer une stratégie sans avenir, sans inclure les utilisateurs, et qui nous emprisonnerait dans une dépendance contractuelle à long terme.

Venons-en donc aux actions concrètes de l'administration. La deuxième partie du rapport développe la nécessité pour notre commune d'allouer des moyens et d'implanter des outils d'efficacité. Elle est, en réalité, le cœur du rapport et l'unique axe de compétence – complètement – communale, quoique, là encore, largement liée au Service informatique de l'Etat.

Notre Ville, semble-t-il, s'est développée avec des services travaillant en silo, chacun développant ses propres outils... ou pas. Elle a raté le virage

d'une informatisation et d'une numérisation. Ainsi, plus qu'une innovation, il s'agit ici de rattraper un retard certain.

Le groupe socialiste ne peut que soutenir cette optimisation des processus de gestion publique. Que l'on parle de GED, de gestion des ressources humaines, de rationalisation des imprimantes, de centralisation des données essentielles, de monitoring et de pilotage de l'administration, nous avons surtout envie de dire : *enfin*.

Cet aspect de la mise à niveau de notre administration représente plus des deux tiers du rapport. A ce titre, il est regrettable qu'il n'ait pas fait l'objet d'un rapport en soi détaillant un état des lieux et des besoins, notamment dans le cadre des objectifs REMO.

Les planifications temporelles nous paraissent extrêmement ambitieuses, voire irréalistes. Ainsi, entre 2024 et 2026, dans un contexte post-fusion pas encore digérée, avec des projets d'envergure à mener, le Conseil communal pose ici l'ambition d'implanter une GED, un *Data Warehouse*, un système de gestion RH, un outil de reporting et une application citoyenne. Il ne fait pas de doute que les porteurs du projet ont l'enthousiasme et la conviction de mener de front ces implantations, mais nous craignons une résistance des services, qui seront amenés à intégrer des procédures dans des calendriers déjà extrêmement chargés. Attention, donc, à ne pas toujours vouloir réinventer la roue, là où un changement de pneus adaptés au terrain suffirait.

Enfin, la troisième partie du rapport porte sur le positionnement stratégique de notre Ville et de l'inclusion. Art de vivre et innovation. Avec un tel positionnement, notre Ville se devait de proposer un rapport ambitieux et novateur. Et là, disons-le, nous restons sur notre faim, avec des projets dont nous peinons à définir le fil rouge, et qui – mis à part, peut-être, la « Tour du fantastique » – n'ont pas grand-chose d'innovant.

Favoriser des conditions-cadres pour l'implantation et le développement d'initiatives innovantes et locales, certes. Mais très concrètement, il nous a été très difficile de comprendre, dans ce rapport, ce que l'on veut inclure dans ce concept un peu fourre-tout. Difficile d'identifier une vision politique du Conseil communal en la matière.

Dans la mesure où il semble que ce volet dépende essentiellement de partenariats externes, peut-être serons-nous indulgents quant à la peine du Conseil communal à illustrer les objectifs de sa stratégie.

Nous attendrons donc avec impatience, dans quelques mois ou quelques années, un état des lieux de la politique innovante promise. Mais vous l'aurez compris, en attendant, notre groupe prendra acte du rapport à sa très grande majorité.

Mme Charlotte Grosjean, porte-parole du groupe PLR, déclare :

- Le groupe PLR a lu avec attention ce rapport et en remercie ses auteurs. Premièrement, il est intéressant de souligner que le présent rapport a fait l'objet d'une démarche de consultation, et son contenu a donc été challengé par des personnes externes à l'administration.

Nous nous réjouissons de voir une stratégie concrète qui amène enfin l'administration et notre commune dans l'ère digitale et de la technologie. Cette stratégie d'utilisation de nouvelles technologies découle des accords de positionnement stratégique avec le Canton concernant l'innovation, la qualité de vie, le développement d'une *smart city* et d'une application citoyenne. La demande n'est donc pas nouvelle, et cette envie de modernisation et d'innovation de notre administration ne sort pas de nulle part.

Nous constatons également que ce rapport offre des possibilités intéressantes de partenariat avec des instituts et des entreprises privées, qui font partie de notre pôle géographique et économique.

Le PLR souligne que deux éléments qui lui sont chers sont présents dans ce rapport. Le premier élément que ce rapport permet de mettre en lumière est l'attractivité de notre commune. En effet, nous constatons avec plaisir que notre territoire accueille des séminaires comme la « Swiss NanoConvention » ou encore le « MicroCity Challenge », parmi d'autres. Cette orientation stratégique encourage également des entreprises start-up à s'implanter, car nous parvenons à les accompagner dans leurs recherches et le développement de projets.

Le deuxième élément de ce rapport dont le PLR est très satisfait est que les autorités supérieures subventionnent une partie des projets mentionnés, comme la « Tour du fantastique » ou encore le « Quartier de l'innovation ».

Si nous nous concentrons maintenant sur les projets clés du rapport, nous constatons que l'étude d'une GED – gestion électronique des documents – ainsi que du SIRH – système d'information des ressources humaines – à l'échelle de la Ville sont en cours d'évaluation. Nous sommes persuadés que ces outils amélioreront et faciliteront grandement le travail des collaborateurs de l'administration. De même que le projet *follow me* en lien avec les imprimantes, dont il existe déjà une solution similaire présente dans les établissements d'études supérieures de notre canton, Université et Haute Ecole ARC, par exemple.

Un autre élément-clé de la stratégie *smart city* consiste en l'application citoyenne, qui est une idée intéressante et va dans la même ligne que les assemblées citoyennes. Ces deux éléments s'installent dans la volonté de rapprocher le citoyen de sa commune et, grâce à l'application citoyenne,

d'optimiser et de simplifier – nous l'espérons – les démarches administratives.

Enfin, aujourd'hui, il est essentiel de parler du projet *Data Warehouse*, qui est d'une importance capitale pour notre commune. Nous constatons que la Suisse, de manière générale, est en retard en termes de sécurité informatique. Les dernières attaques envers des organisations privées et publiques de notre pays – écoles, hôpitaux et administrations – le démontrent très fortement. De plus, la nouvelle loi sur la protection des données, qui est entrée en vigueur vendredi passé – soit le 1^{er} septembre – souligne encore une fois cette thématique importante.

Compte tenu de tous les arguments précités, vous aurez compris que le PLR est ravi, et qu'il soutient à l'unanimité cette stratégie d'innovation, qui permet *enfin* à notre Ville d'entrer dans le XXI^e siècle.

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

- Le groupe VertsPopSol a réservé un accueil mitigé à ce rapport. L'aspect qui a fait le plus consensus était la difficulté à le lire, principalement avant les illustrations de projets. On a beau avoir affaire à un rapport présentant une stratégie, plusieurs paragraphes étaient si conceptuels que nous avons dû nous y reprendre à plusieurs fois pour y voir plus ou moins clair.

L'aspect financier nous a aussi inquiétés, car la plupart des projets sont chiffrés en dessous de CHF 500'000.-, ce qui leur a permis d'éviter de passer l'écueil de notre Conseil, mais nous doutons que des projets hautement personnalisés et complexes tels que décrits dans l'axe 1 – Gestion publique et services numériques responsables – puissent être réalisés aux coûts estimés dans le rapport.

De plus, toujours en ce qui concerne les coûts et les bénéfices des différents projets, nous regrettons une absence de détails concernant les coûts réels des projets – y compris les EPT existants de la Ville nécessaires à leur réalisation – et les estimations d'économies réalisées. Cela donnerait une meilleure idée de l'impact réel de ces projets sur la commune.

Finalement, notre groupe s'est posé la question des projets transversaux : la direction sera-t-elle assurée par le Service du développement technologique lui-même ou par les différents services impliqués ?

En ce qui concerne le projet du *Data Warehouse*, notre groupe souhaiterait proposer un petit projet pilote, qui serait la digitalisation des informations concernant les arbres et jardins remarquables de la ville de Neuchâtel – qui sont actuellement répertoriés dans un « bête » PDF – et leur intégration au SITN. Cela permettrait d'intégrer des nouvelles données dans le système et de tester également l'échange de données

avec un système externe. Serait-ce une application envisageable pour tester le futur système ?

Par ailleurs, les commissaires du groupe VertsPopSol n'ont pas été convaincus par la réponse apportée en commission concernant l'utilisation de logiciels libres par la commune, pour éviter d'être inféodés aux GAFAM sur de nombreux outils et améliorer la protection des données des employés de la commune. Le Canton de Vaud, par exemple, a été capable de franchir le pas pour de nombreux logiciels. Concrètement, qu'est-ce qui nous empêche d'en faire autant ?

En résumé, trois principaux courants ressortent dans notre groupe, dont le vote ne sera clairement pas unanime :

- Ceux qui refuseront le rapport, car ils considèrent que, dans la situation actuelle, nous nous devons d'être sobres et de limiter au maximum les gadgets et autres propositions du rapport pour se concentrer sur une réduction de la consommation des ressources.
- Ceux qui s'abstiendront, car pas complètement convaincus, mais pas foncièrement opposés.
- Ceux qui souhaitent donner sa chance à cette stratégie et corriger le tir si besoin.

M. Nicolas Forster, porte-parole du groupe vert libéral, déclare :

- Le groupe vert libéral est très sensible au sujet de l'innovation et de la technologie et, en 2023, disposer d'une stratégie numérique est capital pour toute entreprise, organisation, communauté ou ville, dans notre cas. C'est avec cette conviction, et après avoir lu et apprécié la stratégie digitale de l'Etat de Neuchâtel, que je me suis lancé dans la lecture de ce rapport sur *smart city*.

Dans le rapport, le terme *smart city* est décrit comme un mot-valise, ne sachant pas trop bien ce que c'est. Alors, en 2023, je demande à ChatGPT, qui me dit « qu'une ville intelligente – également appelée *smart city* en anglais – est une ville qui utilise la technologie et les données pour améliorer la qualité de vie de ses habitants, l'efficacité de ses services, la durabilité environnementale. Cela implique souvent l'utilisation de capteurs, de réseaux de communication, d'analyse de données, d'automatisation, pour gérer les infrastructures urbaines, telles que l'énergie, les transports, les déchets, la sécurité, et plus encore. L'objectif est d'optimiser les ressources, de réduire les coûts, d'améliorer la prise de décisions, pour rendre la ville plus habitable et durable. »

On pourrait rétorquer que ChatGPT n'est pas fiable au niveau des sources. J'ai comparé avec Wikipédia : à trois virgules près, c'est la même chose.

Dans le rapport, les buts sont plutôt de favoriser le lien et le dialogue social, de gagner en attractivité et d'augmenter notre résilience. Ce que je constate, c'est que les buts de la *smart city* de la Ville ne sont pas alignés avec les standards, et que cela pourrait générer de la confusion, voire de l'incompréhension de cette stratégie.

En parcourant le rapport, je constate d'ailleurs que le mot *capteur* n'apparaît que trois fois – c'est de la *data analysis* du rapport – et cela dans les premières parties de l'introduction. Les mots « IoT » ou – « Internet des objets » – n'est même pas cité.

Je me demande donc si je ne me suis pas trompé de rapport. J'ai l'impression que, sous le couvert du mot buzz *smart city*, ce rapport veut faire passer autre chose, et qu'il y a un gros amalgame entre une stratégie numérique, une *smart city*, de la cyberadministration, les données, la relation avec le citoyen, le tout saupoudré de responsabilité, de participation et d'innovation.

D'ailleurs, sur les 39 pages du rapport, le mot *innovation* est utilisé à 17 reprises et, en parallèle, je lis en page 5 : « Embarquer aujourd'hui dans le train de la *smart city* revient donc à embarquer dans un train qui est parti depuis assez longtemps. » En page 9, quand je lis « (...) notre approche, qui considère avant tout la numérisation par ses risques (...) », cela me met dans le doute par rapport à notre volonté d'aller dans cette direction. Considérer la numérisation plutôt comme un levier, une opportunité, voire une stratégie, permettrait, à mon avis, de dynamiser l'innovation dans ce domaine.

D'ailleurs, ne devrait-on pas plutôt parler de rattrapage du retard, plutôt que d'innovation ? Car les actions illustratives mentionnées dans ce rapport – telles que le *Data Warehouse*, le *reporting*, la gestion électronique des documents, le système RH unifié, les imprimantes *follow me* – me font davantage penser à un remboursement de dette technique qu'à de l'innovation.

Je m'étonne d'ailleurs de lire que la Ville de Neuchâtel ne possède pas encore de tels outils standards. Les coûts d'investissement de ces outils ont été chiffrés, mais qu'en est-il des coûts annuels ? La Ville a-t-elle les ressources et les compétences pour maintenir de tels outils ? Ou est-ce le SIEN qui s'occupera de tout ? Mais à quel coût ? Qu'en est-il du plan de formation continue pour les employés : par exemple, combien de jours par année sont-ils réservés à cette transformation numérique ?

Dans un autre registre – et comme prérequis à l'amélioration de ses processus – l'administration communale possède-t-elle d'ailleurs un recueil de l'ensemble de ses processus administratifs, avec des détails concernant leur fréquence d'utilisation, leur coût, leur impact, leur niveau

ou leur potentiel de digitalisation, ainsi que leur niveau ou leur potentiel d'automatisation ?

Concernant la mise en place de *follow me* – qui, pour moi, est anecdotique – qu'en est-il de la consommation annuelle de papier ? Est-elle prise en compte dans le projet *follow me* ? La digitalisation de certains processus permettrait-elle une réduction massive de l'utilisation du papier ? Finalement, ne devrait-on pas plutôt viser une administration sans papier, comme cela se fait au niveau cantonal ?

Pour être honnête, je m'attendais plutôt à lire des actions d'innovation, telles que le passage sur le cloud, l'utilisation *responsable* d'intelligence artificielle, l'utilisation participative de *Process Mining* – qui est l'utilisation des données générées par les processus, afin d'améliorer ceux-ci – voire la mise en place de l'agilité ou une vision moderne de la protection des données.

J'arrive maintenant en page 24 et je découvre la « Tour du fantastique ». Certes, c'est intéressant, mais quel lien avec la *smart city* ? Où sont les capteurs ? Où sont les applications ? Ce n'est qu'en page 26 que je découvre la première action *smart city* avec l'application « Decidim ». Mais cela ressemble à une solution technologique, à un processus qui n'existe pas encore vraiment.

Comment intégrer cette application dans le processus des assemblées citoyennes ? Quel pourrait être son impact ? Y a-t-il doublon avec ce qui vient d'être mis en place ? En conséquence, quelle est son amélioration ? En rentrant dans la logique du rapport, je me pose les questions suivantes : nous sommes-nous posé la question de la consommation énergétique d'une telle application ? De la protection des données des citoyens chargées sur cette application ? Ou de l'implication des GAFAM dans l'opération de cette application ?

Finalement, j'arrive à la fin du rapport et je n'ai pas lu une ligne concernant la stratégie du déploiement de la fibre ou de la 5G sur le territoire communal. Ce sont pourtant deux éléments-clés de la stratégie numérique et indispensables à la *smart city*. Je vois aussi que la vision des investissements s'arrête à 2027, alors que je m'attendais à une stratégie qui allait nous embarquer pour au moins 10 ans. De plus, cette transformation aura un impact conséquent sur l'ensemble des employés de l'administration, et cela n'est qu'à peine évoqué dans le rapport.

Vous l'aurez compris, le groupe vert/libéral prendra acte de ce rapport d'information, mais restera sur sa faim quant à son contenu. Il encourage le Conseil communal à orienter sa stratégie numérique de manière plus ambitieuse, en s'inspirant de celle du Canton et en incluant une vision inspirante de la *smart city*. Pour cela, nous déposerons un **postulat**.

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

- Comme lors du débat précédent, il est difficile de faire face à ce flot de questions et aux interrogations quant au niveau de la réflexion auquel nous nous trouvons. Je rappelle que, comme le rapport sur la mobilité, nous traitons d'une stratégie et d'orientations, et non du détail et des plans à venir de chaque activité, de chacun des processus tels qu'ils sont prévus.

Ce rapport concernant la stratégie numérique et d'innovation responsable a été élaboré en intégrant des partenaires extérieurs et en organisant des séances avec les différents services concernés. Il s'agit d'une stratégie coordonnée à l'échelle de l'ensemble de nos services, à l'échelle de la commune, mais également à l'échelle de la région Neuchâtel Littoral, dans le cadre des accords de positionnement stratégique, qui visent à définir notre région comme un lieu mêlant qualité de vie et innovation. C'est dans ces accords de positionnement stratégique qu'il est fait mention de la notion de *smart région* et d'application citoyenne.

Conscients des opportunités et des risques liés aux nouvelles technologies – et je pense que c'est cela, la nouveauté de notre rapport – nous avons travaillé avec des spécialistes de l'Université de Neuchâtel et de Microcity – des spécialistes à la pointe de la nouvelle définition de la *smart city* – pour développer une approche novatrice adaptée aux bouleversements à venir. Signalons encore que nous avons également fait participer des étudiants dans le cadre de séminaires de la HE-Arc et de l'Université.

En clair, il ne s'agit pas seulement de technologie. Nous ne souhaitons pas parler uniquement de technologie ou de capteurs, mais aussi de changements sociétaux, d'éthique, d'efficacité énergétique et environnementale, de résilience et de participation citoyenne. La pertinence de notre approche a d'ailleurs été reconnue par la Confédération et le Canton, qui nous ont accordé un financement lié à la nouvelle politique régionale.

Dans le cadre de ce financement – je pense que c'est ici que nous avons la nouveauté principale sur l'axe 3, qui a été remis en question par certaines des remarques – notre stratégie répond à une vision politique en ce qui concerne le positionnement de la Ville : il s'agit de faire de la Ville de Neuchâtel un territoire d'expérimentations, considérant que trop de politiques communales consistent à établir des règlements et des lois. Nous pensons que nous devons également mettre notre territoire à disposition de ceux qui veulent innover : start-up, instituts de formation, instituts de recherche et de développement.

Nous signalons que nous avons déjà un certain nombre de projets qui ont été lancés depuis le début de la législature : je parle de gestion à distance de buanderies ou de volets innovants en termes de performance énergétique, par exemple.

Notre approche se veut respectueuse en termes de protection des données et d'éthique, et vise à développer des services permettant de mieux inclure les citoyennes et les citoyens de la commune dans la mise en place de nos politiques publiques. Là encore, il ne s'agit pas uniquement de technologie, mais aussi de l'intégration d'un maximum de personnes dans nos politiques.

Ainsi, la technologie n'est pas un but en soi, mais elle est au service de nos politiques publiques et des individus. Le premier axe est la transformation du fonctionnement interne de l'administration par la numérisation des processus, le monitoring de nos actions et un traitement éthique des données collectées, et nous aurons besoin d'indicateurs et aussi de capteurs, pour monitorer nos actions. Force est de constater que nous avons effectivement un retard à combler, ce qui a été relevé par certains groupes. C'est bien pour cela que nous venons avec ce rapport, ainsi que pour gagner en efficacité.

D'autre part, nous avons pour ambition de stimuler l'écosystème d'innovation neuchâtelois et de faire de notre commune un territoire d'expérimentations – comme je l'ai déjà dit – en collaborant avec les start-up et les centres de recherche et de formation.

Pour terminer, et en raison de l'importance des thèmes abordés, nous voulons associer les citoyens à nos réflexions. Je vous en reparlerai bientôt dans le cadre d'une application citoyenne.

En résumé, d'une vision classique de la *smart city* – qui parle effectivement de GAFAM, de capteurs et, pratiquement, uniquement d'informatique – nous retenons l'usage des technologies numériques pour gagner en efficacité. Toutefois, notre approche s'éloigne de la vision classique, car elle vise la mise en place d'une stratégie responsable, dont les buts principaux sont de favoriser le lien et le dialogue social, de gagner en attractivité et d'augmenter notre résilience.

Pour répondre aux questions posées :

- Notre planification est-elle réaliste, notamment concernant la GED ?

En préambule, il faut peut-être préciser que certains des projets ne sont pas pilotés directement par le Développement technologique, ce qui est le cas, par exemple, pour les éléments en lien avec le Collège latin. Pour ceux qui le sont, la planification tient compte de nos ressources actuelles. Concernant la GED, vous pouvez vous référer, par exemple, aux rapports de la Commune de Val-de-Ruz et de la Commune de Val-de-Travers, qui

ont déjà mis en place une GED avec les mêmes outils que nous allons utiliser. La Commune de Val-de-Travers a demandé à son Conseil général un crédit de CHF 87'000.- pour la mise en place de la GED, mise en place qui était planifiée sur deux ans. Nous estimons donc qu'avec quatre ans, en plus des six mois qui nous restent pour préparer le dossier, ainsi que la somme qui a été mise au budget, nous avons suffisamment de temps pour réaliser ces éléments.

Concernant la question de la fibre optique, elle a déjà fait l'objet d'un rapport spécifique. Nous n'en maîtrisons pas l'implantation, mais nous travaillons avec nos fournisseurs pour obtenir le meilleur résultat possible.

S'agissant du partenariat avec le SIEN, il est important pour nous, particulièrement en raison des questions de protection des données et de protection contre les attaques informatiques.

- Le DTASFRH sera-t-il seul en charge du dossier ?

Bien sûr que non. Comme je l'ai déjà dit, il s'agit d'une approche transversale, et nous veillons à ce que les compétences métier soient valorisées. Nous avons déjà désigné des répondants informatiques dans chacun des services, qui sont la colonne vertébrale de notre travail.

- Pourquoi n'y a-t-il pas un mot sur les logiciels libres ?

Favoriser les logiciels libres est important. Le SIEN intègre déjà certains logiciels libres quand cela est possible, et nous en ferons de même, par exemple dans le cadre de l'application citoyenne, qui est basée sur un logiciel libre. Toutefois – et je pense qu'il a déjà été répondu plusieurs fois lors des législatures précédentes – il n'est pas dans notre intention de remettre en question la structure informatique mise en place par le SIEN – et donc par l'Etat – notamment en ce qui concerne les logiciels Microsoft bureautique. Il est d'ailleurs intéressant de spécifier que le Canton de Vaud est en train de réfléchir, comme le SIEN, à la mise en place de la bureautique Microsoft en version Cloud.

Concernant les questions très techniques et très spécifiques du groupe vert'libéral :

- L'administration possède-t-elle un recueil de l'ensemble de ses processus administratifs avec des détails concernant leur fréquence ou leur impact ?

Non, c'est un objectif du rapport : la cartographie de nos processus et toutes les informations mentionnées dans la question sont un prérequis à la numérisation de nos processus. A l'heure actuelle, nous cartographions nos processus au fur et à mesure de nos projets. Par exemple, lors de l'introduction du visa électronique pour la gestion des factures

fournisseurs, nous avons réalisé un portfolio exhaustif de l'ensemble des cheminements des factures à travers l'administration.

- *Quelle est la stratégie cloud de la Ville ?*

Cela fera partie de l'analyse et de la stratégie globale sur la gestion des données. Pour l'instant, nous ne pouvons pas vous en dire plus, puisque nous sommes dans l'intention. Nous vous annonçons des rapports ou des informations spécifiques, entre autres en lien avec le *Data Warehouse*.

- *Quelles sont les stratégies de sécurité, de gouvernance et d'archivage des données ?*

Actuellement, notre sécurité repose essentiellement sur le SIEN, qui héberge la majorité de nos données. L'objectif de ce rapport est de démarrer une réflexion pour élaborer une stratégie globale en matière de gestion des données. C'est pour cela que nous parlons de gestion éthique et de sécurité. C'est pour cela que nous parlons de faire un relevé de l'ensemble des données que nous possédons et de savoir lesquelles sont encore utiles et lesquelles peuvent être supprimées. Je signale également que nous avons commencé depuis six mois une formation pour l'ensemble de nos collaborateurs en lien avec la sécurité informatique.

Je crois avoir ainsi répondu à la très grande majorité des remarques et des questions qui ont été posées. Je reste à disposition si cela ne devait pas être le cas.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, soumet au vote le **rapport d'information n° 23-011**. Le Conseil général **accepte d'en prendre acte par 30 voix contre 6 et 4 abstentions**.

23-501

Postulat du groupe vert'libéral intitulé « Pour une stratégie numérique ambitieuse et une vision inspirante de la SMART CITY »

En voici le texte :

Le Conseil communal est prié d'éclaircir sa stratégie numérique en s'inspirant de celle du Canton et en incluant une vision inspirante de la *smart city*. Pour plus de transparence et de visibilité, la consolidation des actions existantes relatives à la *smart city* et d'établissement d'une réelle stratégie/vision des actions futures de la *smart city* sont des éléments-clés. Par exemple :

- des détecteurs de présence pour réduire l'éclairage nocturne,
- des capteurs de charge/volume dans les containers, afin d'optimiser la récolte des déchets,
- une application informant des places de parking libres, afin de réduire le nombre de voitures tournant pour chercher une place,
- des capteurs d'humidité pour optimiser l'arrosage des massifs et des plates-bandes,
- des compteurs dans le réseau d'eau pour détecter d'éventuelles fuites,
- des compteurs d'électricité « intelligents » chez les citoyens pour réduire les frais de collecte des consommations,
- l'asservissement de certains feux de circulation, afin de créer des « ondes vertes » et fluidifier le trafic,
- le recensement des hotspots où le wifi est gratuit (actuellement il existe <https://freewifi.ne.ch/> mais lorsque l'on recherche wifi sur le site de la Ville, on ne trouve que les deux bancs de Microcity),

- des mesures en temps réel du trafic avec identification des voitures, afin de mieux connaître les flux et voir directement les effets des modifications de flux (gare, marché, zone 30, etc.).

De plus, le Conseil communal est prié d'inclure, dans sa stratégie numérique, une vision du développement de la fibre optique et de la 5G sur le territoire communal.

Finalement, le Conseil communal est prié de clarifier, ou de définir si ce n'est pas encore fait, la stratégie de collaboration à long terme avec le SIEN. Il s'assurera, entre autres, que le SIEN a bien les compétences et les ressources pour soutenir la Ville dans son projet de *smart city*.

La présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, déclare :

- Ce postulat a été déposé par M. Nicolas Forster dans le cadre du rapport n° 23-011. Conformément à l'art. 53, al. 2 du règlement général, je demande à l'auteur du postulat de le développer.

M. Nicolas Forster, auteur du postulat, développe :

- Je vais principalement vous le lire. Le but n'est pas d'entrer en conflit avec la stratégie proposée par la Ville, mais vraiment d'insister sur les éléments importants.

Ce postulat a pour titre « Pour une stratégie numérique ambitieuse et une vision inspirante de la *smart city* », et le texte en est le suivant :

« Le Conseil communal est prié d'éclaircir sa stratégie numérique en s'inspirant de celle du Canton et en incluant une vision inspirante de la *smart city*. Pour plus de transparence et de visibilité [*c'est vraiment cela, la clé*], la consolidation des actions existantes relatives à la *smart city* et l'établissement d'une réelle stratégie des actions futures de la *smart city* sont des éléments-clés. Par exemple : [*Ndlr : l'auteur donne lecture des 9 exemples figurant dans le développement du postulat*].

De plus, le Conseil communal est prié d'inclure, dans sa stratégie numérique, une vision du développement de la fibre optique et de la 5G sur le territoire communal. [*Car ce sont vraiment des activateurs de cette innovation territoriale, comme vous l'avez dit.*]

Finalement, le Conseil communal est prié de clarifier, ou de définir si ce n'est pas encore fait, la stratégie de collaboration à long terme avec le SIEN [*incluant la partie financière*]. Il s'assurera, entre autres, que le SIEN a bien les compétences et les ressources pour soutenir la Ville dans son projet de *smart city*. »

La présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, informe que ce postulat sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil général.



RÉPONSE DU CONSEIL COMMUNAL A L'INTERPELLATION NO 23-602 DU GROUPE SOCIALISTE INTITULÉE" « VERS UNE SOLUTION CONCERTÉE ET ATTRACTIVE POUR L'OCCUPATION DES ESPACES COMMERCIAUX AU CENTRE-VILLE »

(Du 26 avril 2023)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

En date du 31 janvier 2023, le groupe Socialiste de la Commune de Neuchâtel par Mme Isabelle Mellana Tschoumy et consorts a déposé l'interpellation no 23-602 intitulée « Vers une solution concertée et attractive pour l'occupation des espaces commerciaux au centre-ville » dont le contenu est le suivant :

« Récemment l'annonce de la fermeture d'une enseigne active dans la décoration d'intérieur et l'ameublement ayant pignon sur rue au Seyon a suscité un petit émoi et de nombreux questionnements : comment se fait-il qu'une enseigne à succès ne renouvelle pas un bail après 10 ans de présence au centre-ville ? La réponse, que la régie propriétaire du bâtiment dit ignorer, semble évidente à l'annonce du montant du loyer exigé pour cet espace central : pas loin de 20'000.- francs par mois.

Alors même que Neuchâtel s'interroge et veut investir pour renforcer l'attractivité de la commune et attirer de nouveaux citoyens, l'annonce d'une telle fermeture en plein centre-ville et son remplacement par une société d'assurances laisse perplexe. L'un des atouts majeurs de ces espaces, c'est qu'ils ont pignon sur rue et qu'ils contribuent à attirer le chaland, a fortiori dans une zone semi-piétonne, que l'on s'imagine attractive pour qui souhaite musarder et faire du shopping. Se promener

dans une zone piétonne et voir des rez-de-chaussée occupés par des bureaux n'incite ni à rester ni à revenir dans notre ville. D'autres vitrines et espaces demeurent vides au centre-ville, le constat n'est pas tout à fait nouveau, et là aussi, on ne peut que constater l'effet repoussoir et l'atmosphère délétère que cela imprime. Toutes les rues n'ont pas la même signification ni le même usage : chaque commerce qui ferme laisse un vide, et le remplacement de ce vide par une activité qui ne participe pas à la dynamique commerciale de la zone, comme une malheureuse combinaison, nuit à l'image de la rue dans son entier.

Dès lors, nous nous demandons de quels moyens disposent nos autorités pour contrer et orienter l'occupation commerciale inopportune de son sol, sachant que les bâtiments, en mains privées, ne relèvent par définition pas directement de son champ de compétences. Plus particulièrement, conscients que de simples mesures de marketing ne suffisent pas, nous interpellons nos autorités sur les points suivants, qui concernent tant une occupation « inopportune » qu'un espace laissé vide trop longtemps :

- Le poste de délégué-e au centre-ville, apparemment vacant, représente à notre sens un atout majeur dans la mise en lien des différents acteurs contribuant au dynamisme et à l'attractivité du centre-ville : pour quelle raison ce poste tarde-t-il à être repourvu ?*
- Le cas échéant, quels sont les contours de son cahier des charges ? Comment s'opère la collaboration avec les différentes associations commerciales, les propriétaires d'immeubles, la ville et le canton ?*
- Quels sont les leviers actionnables au niveau de la commune, par ex à travers le plan local et la répartition des zones, pour orienter de façon plus appuyée le choix des commerces ?*
- Quels sont les moyens à disposition de la commune pour encourager les propriétaires à proposer des baux commerciaux de plus courte durée ? Le raccourcissement de ces baux permettrait à d'éventuels repreneurs commerciaux d'oser une installation avec un premier horizon à 2 ou 3 ans, par ex.*
- Les occupations commerciales « alternatives », comme par ex l'émergence de boutiques « pop up » pourraient représenter une occasion de mise en valeur de commerces différents ou plus confidentiels. Quels seraient les appuis proposés par la Ville à ce type de démarche ? Quels échanges avec d'autres communes de Suisse en matière d'expérience avec les pop-ups ?*

- *Dans le cas des espaces commerciaux et des vitrines restant trop longtemps vacants - par hypothèse en raison d'un loyer très élevé, la commune peut-elle envisager d'introduire une taxe sur les locaux inoccupés ? »*

Le texte de l'interpellation valant développement écrit, la présente réponse est également apportée par écrit, en application de l'article 57 du Règlement général de la Commune de Neuchâtel.

1. Introduction

Le Conseil communal partage les préoccupations énoncées dans l'interpellation 23-602. Les contacts fréquents entretenus par la Ville avec les acteurs du centre-ville permettent de constater que la période actuelle comporte de nombreux défis pour les commerces.

En effet, la situation se caractérise par une hausse importante des coûts de l'énergie liée à la conjonction de plusieurs facteurs au niveau national et international. Pour les commerces et acteurs économiques du centre-ville, l'augmentation des charges est significative, nécessitant parfois une répercussion de ces coûts supplémentaires sur les prix et questionnant la viabilité de certains modèles économiques. Dans le même temps, l'inflation généralisée impacte tant les coûts d'approvisionnement que les baux commerciaux.

En parallèle, une pression importante est exercée sur le chiffre d'affaires des commerces. L'inflation impacte négativement le pouvoir d'achat des ménages, qui tendent dès lors à réduire leur consommation et à opter pour des produits moins coûteux. De manière plus générale, le développement de l'offre en ligne modifie profondément les habitudes de la population en matière d'achat. La fermeture forcée de la plupart des enseignes durant la crise sanitaire a certainement contribué à accélérer cette évolution.

Dans ce contexte exigeant par plusieurs aspects, il convient de relever que les acteurs du centre-ville font preuve d'une grande résilience, grâce, d'une part, à l'engagement des commerçants et au soutien de la population neuchâteloise et d'autre part, grâce à l'attractivité d'une ville amplifiée par la dynamique de la fusion de nos communes, par des efforts sur l'offre touristique et par l'organisation de nombreux événements sportifs et culturels. De nombreuses initiatives privées voient le jour, à l'image de nouveaux modèles commerciaux innovants ou des Jeudi-Oui qui animent les différents quartiers de notre commune.

En tant que collectivité publique locale, les moyens d'action de la Ville de Neuchâtel sont néanmoins assez limités pour influencer sur la situation économique des commerces. Les grandes tendances en matière de charges et d'habitude de consommation ne relèvent pas de notre compétence. Il est par ailleurs certain que les évolutions du contexte économique, social et environnemental dans les décennies à venir modifieront les habitudes de la population et dès lors le visage de notre centre-ville.

Néanmoins, la Ville de Neuchâtel entend exploiter sa marge de manœuvre en la matière. Le rapport du Conseil communal au Conseil général de mai 2014 présente une stratégie complète de valorisation et de développement du centre-ville. L'engagement des commerçants et la création du poste de délégué au centre-ville ont alors permis d'insuffler une nouvelle dynamique. En particulier, les commerçants se sont fédérés dans une association, Neuchâtel Centre, soutenue par la Ville et un dialogue permanent avec les Autorités a été instauré. Avec cette nouvelle organisation, de multiples propositions d'animations ont pu voir le jour, les actions ont été mieux coordonnées entre les différents acteurs et la fréquentation du centre-ville s'est améliorée. Le CID, commerce indépendant de détail, est également partenaire.

Pour la Ville de Neuchâtel, l'objectif stratégique de cette politique de valorisation et d'attractivité reste de maintenir et de développer les emplois liés à ce secteur d'activité sur le territoire communal tout en positionnant le centre-ville comme véritable lieu de vie, de rencontres et d'échanges. Des liens étroits sont aussi développés avec l'ensemble des associations de commerçants et de sociétés locales de la commune fusionnée pour dynamiser aussi ces activités. De plus, offrir des conditions-cadres favorables à des commerces de proximité traduit également la volonté de soutenir des modes de consommation plus durables et de valoriser au mieux les circuits courts.

Concrètement, la Ville de Neuchâtel a mis en place une série d'actions et d'événements avec ses partenaires pour améliorer l'attractivité du centre-ville. A ce titre, on peut notamment mentionner le développement du marché sur la rue du Seyon le samedi depuis 2018, les animations fréquentes organisées au centre-ville et en particulier à l'approche des fêtes de fin d'année, la valorisation culturelle de l'espace public notamment au travers des sculptures d'animaux de l'artiste Davide Rivalta ou encore les nombreux événements sportifs qui ont pris place à proximité du centre historique (Corrida de Noël, Tour de Romandie, championnat d'Europe de course d'orientation,...). Les emplacements et les grandeurs des terrasses des bars et des restaurants ont également pu être

pérennisés suite à l'action d'aide « coup de poing » réalisée par la Ville en période Covid qui avait permis une exploitation rapide et appropriée des terrasses dans le respect des règles sanitaires.

Dès août 2021, un plan d'action a été déployé pour redonner la zone piétonne aux piétons et rendre ses rues plus conviviales, plus attractives et plus sûres. Suite à un sondage très positif du nouveau dispositif auprès de la population et des commerçants, ce dernier a aussi pu être pérennisé.

De plus, la Ville de Neuchâtel s'engage de manière ponctuelle à tenter de convaincre certains commerces « attracteurs » de venir s'installer au centre-ville ou dans les quartiers. Ainsi, lorsque des locaux commerciaux se libèrent, l'Office de l'économie et de la domiciliation favorise autant que possible l'implantation d'un commerce améliorant l'attractivité du centre-ville. Cependant, la plupart des grandes enseignes (hors alimentation) considèrent malheureusement le bassin de population de notre Ville comme insuffisant.

Après avoir rappelé l'engagement déterminé et le soutien de la Ville de Neuchâtel pour un centre-ville dynamique, nous pouvons apporter les réponses suivantes aux questions posées dans l'interpellation.

2. Le poste de délégué-e au centre-ville, apparemment vacant, représente à notre sens un atout majeur dans la mise en lien des différents acteurs contribuant au dynamisme et à l'attractivité du centre-ville : pour quelle raison ce poste tarde-t-il à être repourvu ?

Au terme de près de dix années d'engagement pour la Ville de Neuchâtel, le titulaire du poste de délégué au centre-ville a pris sa retraite en septembre 2022. Depuis la création de ce poste, l'organisation de l'administration a évolué dans ce domaine, notamment suite à la création d'un Office dédié à l'économie et à la domiciliation dans le cadre du processus de fusion. Afin de permettre une réflexion sereine sur le fonctionnement de cette entité tout en assurant la continuité des prestations et du soutien aux activités du centre-ville et des quartiers, une organisation temporaire a été mise en place.

Sous la responsabilité du chef d'Office, les tâches exécutées par l'ancien délégué au centre-ville sont ainsi assurées par une cheffe de projets externe mandatée par l'Office pour une période d'un an, soit de l'été 2022 à l'été 2023. De plus, l'Office compte une chargée de projet travaillant en CDD à 50%. Cette organisation, qui s'est voulue temporaire jusqu'à l'été

de cette année, a permis de répondre pleinement au cahier des charges de l'ancien délégué et aux nombreuses demandes des acteurs.

Suite au changement de comité intervenu en 2022, des discussions ont eu lieu avec Neuchâtel Centre dans un but de clarification des missions et des prestations entre la Ville et les commerçants. Une subvention de 90'000 francs, bien que diminuée de 10% dans le cadre des efforts budgétaires demandés, a été maintenue pour accompagner diverses activités du centre-ville comme la Quinzaine commerciale ou des événements ciblés dans le secteur du centre-ville. Selon ses statuts et après des échanges au sein de son comité, Neuchâtel Centre va continuer de se concentrer uniquement sur les activités liées au périmètre du centre-ville et ne désire pas les élargir aux anciennes localités, qui ont déjà leurs propres associations. Des synergies continueront de se faire dans l'organisation d'événements, mais aucune fusion n'est envisagée pour le moment.

Au vu de ces éléments et de la volonté d'assurer un soutien aux différentes catégories d'acteurs économiques sur l'ensemble de la commune fusionnée, une redéfinition de l'organisation de l'Office est en cours de finalisation. Le Conseil communal peut néanmoins d'ores et déjà confirmer que le poste de délégué-e au centre-ville et aux commerces est pérennisé et que le processus de recrutement a été initié. Il devrait aboutir avant l'été.

3. Le cas échéant, quels sont les contours de son cahier des charges ? Comment s'opère la collaboration avec les différentes associations commerciales, les propriétaires d'immeubles, la ville et le canton ?

Le cahier des charges du poste de délégué-e au centre-ville et aux commerces, récemment mis au concours, définit les tâches principales suivantes :

- Visiter les prestataires du centre-ville et des autres zones commerciales de la ville.
- Organiser ou/et soutenir l'organisation d'animations au centre-ville et dans les autres zones commerciales de la ville.
- Assister et représenter les intérêts la Ville aux séances d'associations (Neuchâtel Centre – CID, etc.), comités et autres groupes ad hoc jugés pertinents qui contribuent au rayonnement économique et touristique de la Ville.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

- Faciliter les démarches des organisateurs et coordonner les animations du centre-ville et des autres zones commerciales de la ville.
- Organiser ou/et participer à des campagnes de promotion.
- Etudier les demandes de partenariat et de financement de projets d'animations et de manifestations susceptibles de contribuer significativement au rayonnement commercial ou touristique de la ville.
- Rechercher des informations sur l'évolution des centres-villes, participer et/ou collaborer à des groupes et réunions intercommunaux/-cantonaux, en lien avec la notion de centre-ville et de commerces urbains.
- Piloter le groupe de coordination transversale interservices de la Ville et participer aux réunions de l'administration en lien avec le centre-ville et les autres zones commerciales de la Ville.
- Assurer, avec l'aide des autres services, le respect des règles en vigueur et coordonner les besoins internes des services de la Ville concernés par les différentes manifestations sur son territoire.
- Rédiger des procès-verbaux, comptes rendus, rapports et notes à l'intention des Autorités communales.
- Assurer le suivi du budget et des comptes de son secteur.

Comme déjà mentionné, ces tâches sont aujourd'hui assurées par une cheffe de projet mandatée par la Ville pour un taux équivalent à 50%. Ce temps de travail se répartit comme suit depuis l'été 2022 :

- 25% liés à la gestion des animations et manifestations du centre-ville et des autres centralités de la commune.
- 15% liés aux relations avec les représentants du secteur économique.
- 10% liés à la collaboration interne sur les dossiers de l'Office de l'économie et de la domiciliation.

Concernant les collaborations avec les différentes associations commerciales, elles sont multiples. En premier lieu, l'Office de l'économie et de la domiciliation collabore étroitement avec l'association Neuchâtel Centre. En effet, une subvention annuelle de 90'000 francs est versée à l'association, dont 60% sont dévolus à l'organisation de la Quinzaine commerciale et 40% aux événements des huit quartiers délimités au centre-ville et convenus avec la Ville. L'association gère sinon librement son budget, qui est complété par les cotisations des commerçants et les diverses actions réalisées.

Des liens étroits sont également développés avec l'ensemble des associations de commerçants et des sociétés locales de la commune fusionnée : la Société d'Emulation de Valangin, Sports Culture Loisirs 21 et la fondation Fornachon à Peseux, l'Union des Sociétés locales à Corcelles-Cormondrèche, Neuchâtel Centre au centre-ville de Neuchâtel, les FNCID (Fédération Neuchâteloise du Commerce Indépendant de Détail) et le GNGM (Groupement Neuchâtelois des Grands Magasins) dans le canton ainsi que la CNCI (Chambre Neuchâteloise du Commerce et de l'Industrie) ou encore l'association Jeudi-Oui. Des rencontres régulières sont organisées afin d'être à l'écoute des problématiques rencontrées par ces différents acteurs et de leurs idées pour améliorer l'attractivité de notre commune fusionnée.

Le délégué à l'immobilier et au logement, rattaché au Service de la gérance et du logement dans le cadre de l'organigramme de la commune fusionnée, assure le lien avec les gérances privées et se charge de tenir à jour une liste des locaux disponibles. Il est ainsi possible de favoriser l'installation d'acteurs dans les domaines du commerce, de l'artisanat, des services (bureaux) et de l'industrie par une information et un suivi de qualité.

L'Office de l'économie et de la domiciliation est également en contact régulier avec les propriétaires et investisseurs actuels et potentiels. La collaboration avec certains acteurs (privés et entreprises) constitue un défi constant, en particulier lors qu'ils ne sont pas ancrés dans notre région. Outre ces contacts directs, l'Office de l'économie entretient des liens étroits et réguliers avec le Service cantonal de l'économie, le délégué à la domiciliation du Canton et collabore régulièrement avec ce partenaire stratégique. En matière de soutien aux activités du centre-ville et aux acteurs locaux, l'Office communal se fait le relais des projets ou programmes de soutiens cantonaux mis en place. A ce titre, on peut citer les outils de la Nouvelle Politique Régionale (NPR) ou encore celui du concours ECOPROX, dont l'association Jeudi-Oui a été la lauréate en 2019.

4. Quels sont les leviers actionnables au niveau de la commune, par ex à travers le plan local et la répartition des zones, pour orienter de façon plus appuyée le choix des commerces ?

Selon le Plan d'aménagement local (PAL) actuellement en vigueur, le secteur du centre-ville est aujourd'hui en zone mixte *« destinée à l'habitat et aux activités commerciales, artisanales, administratives, touristiques et*

d'utilité publique compatibles avec le caractère du quartier ». Il n'existe pas de règles contraignantes concernant l'affectation des rez-de-chaussée en locaux commerciaux ou l'aménagement extérieur des vitrines dans ce secteur, même si ces sujets sont discutés régulièrement avec les propriétaires.

En revanche, le PAL prévoit des règles de « mise en valeur des rez-de-chaussée » dans certains centres de quartier, à l'image de Clos-de-Serrières, des Portes-Rouges, des Parcs ou encore des Draizes. L'art. 28 du règlement d'aménagement prévoit ainsi que, aux endroits indiqués sur le plan, « *les rez-de-chaussée doivent en principe être affectés à des activités et des commerces assurant l'animation de la rue. Les façades et les vitrines borgnes sont interdites* ». Paradoxalement, le centre-ville n'est pas compris dans les zones faisant l'objet d'une réglementation spécifique en la matière. On suppose que le législateur de l'époque tenait à assurer l'animation dans les quartiers périphériques, ce qui n'était pas une problématique au centre-ville.

« *Renforcer l'intensité urbaine par la promotion de la vie locale, des échanges commerciaux, culturels et sociaux ainsi que des usages de l'espace public* » constitue l'un des objectifs du projet de territoire et du nouveau PAL. Dans ce cadre, l'introduction de dispositions réglementaires concernant l'affectation et l'apparence des rez-de-chaussée dans le centre-ville et les centres de quartier sont étudiées. Ces prescriptions assorties de fiches explicatives pourraient apparaître soit dans le règlement d'aménagement, soit dans le règlement des constructions.

En la matière, il est essentiel de trouver un juste équilibre entre des règles favorisant la vitalité économique du centre-ville et une souplesse suffisante permettant aux activités de se développer en fonction des besoins et de l'évolution de la société. Cette pesée d'intérêts doit être effectuée dans le cadre de la révision du PAL à laquelle votre Autorité est étroitement associée par sa commission thématique.

Au-delà de ces aspects contraignants, la Ville de Neuchâtel s'engage auprès des propriétaires pour les inciter à accueillir des commerces attractifs et à proposer des loyers viables pour l'ensemble des parties. Le délégué à l'immobilier et au logement échange avec les propriétaires, notamment pour faire le lien entre l'offre et la demande afin de fluidifier le marché. L'objectif consiste à éviter les locaux vacants et leurs vitrines vides dans le but de garder un centre-ville attractif. Toutefois, les liens avec les grands propriétaires, les organes institutionnels nationaux et ceux

basés dans d'autres régions, voire à l'étranger, sont souvent très difficiles à établir malheureusement.

5. Quels sont les moyens à disposition de la commune pour encourager les propriétaires à proposer des baux commerciaux de plus courte durée ? Le raccourcissement de ces baux permettrait à d'éventuels preneurs commerciaux d'oser une installation avec un premier horizon à 2 ou 3 ans, par ex.

Le délégué à l'immobilier et au logement est en contact avec les propriétaires locaux et leur suggère régulièrement de rénover leurs vitrines, d'ajuster les prix des loyers de leurs locaux à la réalité du marché ou de conclure un premier bail de trois ans avant de faire un bilan. Il ne dispose toutefois d'aucune base légale lui permettant de forcer les propriétaires à exécuter l'une ou l'autre de ces actions.

En l'occurrence, une durée de bail inférieure à cinq ans est rarement retenue par le propriétaire. Un bail de cinq ans lui fournit davantage de sécurité et de stabilité et réduit la probabilité de devoir engager des frais de rénovation ou d'entretien durant cette période.

En conclusion, les baux sont négociés entre les bailleurs et les locataires sans que la commune ne puisse intervenir. Le droit du bail relève par ailleurs de la compétence fédérale.

6. Les occupations commerciales « alternatives », comme par ex l'émergence de boutiques « pop-up » pourraient représenter une occasion de mise en valeur de commerces différents ou plus confidentiels. Quels seraient les appuis proposés par la Ville à ce type de démarche ? Quels échanges avec d'autres communes de Suisse en matière d'expérience avec les pop-ups ?

Notre centre-ville compte d'ores et déjà plusieurs commerces et espaces de travail fonctionnant selon un modèle « alternatif ». A ce titre, on peut notamment citer le commerce « Réuniones » sis à la rue du Seyon 7 qui rassemble plusieurs jeunes créateurs et créatrices. Il vient s'ajouter à différents projets ouverts au public regroupant plusieurs types d'activités sous le même toit, à l'image notamment de la Villa Castellane, de la Villa Perret, du café Apotheca Pure Food, de l'Imprimerie ou des espaces du hub Neuchâtel et de Coworking Neuchâtel. Ces nouvelles formes

d'organisation permettent de proposer à la clientèle une offre et une expérience plus globales, tout en réduisant les charges d'exploitation.

La Ville de Neuchâtel considère cette évolution comme positive et facilite le développement de ces nouveaux modèles lorsque cela est possible. L'Office de l'économie et de la domiciliation et le délégué à l'immobilier et au logement favorisent la mise en réseau des acteurs et les accompagnent dans la recherche de locaux pour leurs activités.

Concernant les commerces de type « pop-up » de manière spécifique, il convient de relever que ces lieux éphémères nécessitent un important travail d'animation et de coordination. Ces démarches sont initiées par les locataires potentiels plutôt que par les propriétaires, ces derniers préférant le plus souvent conclure un bail avec un seul locataire pour une durée de cinq ans.

Au centre-ville de Neuchâtel, rue du Seyon 20, un pop-up shop disponible sur abonnement allant d'un jour à plusieurs mois anime un local vide. Cet espace appelé « Zion Corner by S. Richards » se considère comme une boutique éphémère.

En matière d'animation du centre-ville, la Ville de Neuchâtel s'inspire depuis plusieurs années des politiques menées par d'autres collectivités publiques. Avant la crise sanitaire liée à la pandémie de coronavirus, une délégation de la Ville de Neuchâtel a notamment visité les villes de Sion et de Mulhouse afin de bénéficier de leur expérience en matière de dynamisation de la zone piétonne. Des liens étroits sont également entretenus via l'Union des villes suisses qui vient d'ailleurs de lancer une étude sur le sujet de l'attractivité des centres-villes suite à notre réunion de l'été dernier. De plus, des rencontres entre les délégué-e-s au centre-ville sont organisées régulièrement et l'Office de l'économie et de la domiciliation reste à l'affût de nouvelles tendances en matière commerciale.

7. Dans le cas des espaces commerciaux et des vitrines restant trop longtemps vacants - par hypothèse en raison d'un loyer très élevé, la commune peut-elle envisager d'introduire une taxe sur les locaux inoccupés ?

En premier lieu, il convient de rappeler que la part d'espaces commerciaux et de vitrines vides en Ville de Neuchâtel reste faible. Sur les 420 surfaces commerciales avec vitrines du centre-ville, environ 5% sont libres. Ce phénomène n'atteint donc pas un niveau qui menacerait l'essence des activités commerciales et le cœur même des activités de la Ville. Mais

nous restons néanmoins vigilants quant à l'évolution de la situation et très à l'écoute des commerçants.

Actuellement, aucune base légale ne contraint les propriétaires à mettre en valeur les vitrines ou à louer les espaces en rez-de-chaussée. Cette thématique avait fait l'objet d'un avis de droit par le Professeur Andreas Auer du bureau d'avocat Umbricht commandée par la Ville de Neuchâtel en 2017. Il s'agissait de déterminer la faisabilité juridique d'une démarche visant à ce que les arcades et les vitrines soient mises en valeur d'une façon qui favorise des activités utiles au rayonnement de la ville, stimule le commerce, l'industrie et la culture locale.

La Ville de Neuchâtel envisageait alors une démarche qui fixerait dans un premier temps aux propriétaires concernés un délai pour mettre en valeur leurs vitrines ou bâtiments et qui les obligerait ensuite à les louer à des tiers intéressés. D'un point de vue juridique, une pareille procédure entre potentiellement en conflit avec la garantie de propriété et la liberté économique garanties par la Constitution fédérale et la Constitution neuchâteloise.

Selon l'avis de droit du Professeur Auer, une réglementation spécifique concernant les vitrines vides pourrait être envisagée, même s'il faudrait s'attendre à une opposition de principe et des actions devant les tribunaux. En revanche, la relocation forcée de bâtiments à valeur patrimoniale restés vides et inoccupés au centre-ville serait contraire aux principes constitutionnels.

Sur la base de ces analyses, le Conseil communal est convaincu qu'une approche pragmatique et partenariale complétée par d'éventuelles règles contraignantes dans le PAL est préférable à une taxe supplémentaire ou à des relocations forcées. En effet, une taxe concernant les espaces commerciaux et les vitrines vides soulèverait une série de problématiques techniques et juridiques et n'est, à notre connaissance, pas pratiquée aujourd'hui par d'autres communes même si certaines d'entre elles y réfléchissent. Cette possibilité pourrait être réexaminée après l'entrée en force du nouveau PAL et selon l'évolution de la situation économique du centre-ville.

De plus, l'Office de l'économie et à la domiciliation a initié un concept d'habillage des vitrines vides. Dans ce cadre, les vitrines vides localisées dans des lieux stratégiques faisant l'objet d'affichage sauvage sont mises à disposition de la Ville de Neuchâtel pour promouvoir des événements culturels, touristiques ou économiques par les propriétaires.

8. Conclusion

La présente interpellation permet de souligner les différentes actions entreprises par la Ville et ses partenaires pour soutenir l'activité économique du centre-ville. Pour ce faire, les moyens tant légaux que financiers à disposition sont néanmoins limités, mais les résultats sont encourageants.

La mise en valeur du centre-ville et des différents quartiers passe donc par un travail transversal et pragmatique de l'ensemble des services de l'administration. En effet, l'attractivité de nos différentes centralités et en particulier de la zone piétonne et commerciale dépend de nombreux facteurs, dont l'équilibre de l'offre, l'accessibilité par différents moyens de transport, l'aménagement de l'espace public, la sécurité, le cadre environnemental, l'accueil des différents publics, l'offre culturelle et de loisirs ou encore la mise en valeur de notre patrimoine.

Nous tenons ici néanmoins à relever que notre Ville connaît une dynamique exponentielle et exceptionnelle depuis la sortie de la crise sanitaire avec des records en termes de nuitées hôtelières, d'événements d'envergure internationale et de demandes d'organisation de manifestations locales. Nos rues du centre-ville sont vivantes et accueillantes, grâce à un aménagement de qualité, une valorisation de notre patrimoine bâti et une offre diversifiée. Les acteurs locaux et les services de la Ville, grâce à des efforts concertés et une bonne qualité d'écoute, maintiennent une attractivité que certaines autres villes nous envient aujourd'hui.

Malgré cela, les préoccupations relatées dans cette interpellation sont partagées et les inquiétudes liées aux difficultés rencontrées par certains commerces et magasins de la zone piétonne sont réelles. Nous devons donc rester extrêmement vigilants pour ne pas laisser partir des commerces « attracteurs » et des boutiques ou artisans de qualités et continuer d'insuffler une dynamique positive entre tous.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte de la présente réponse à l'interpellation 23-602.

Neuchâtel, le 26 avril 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

23-602

Interpellation du groupe socialiste intitulée « Vers une solution concertée et attractive pour l'occupation des espaces commerciaux au centre-ville »

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

En voici le texte :

Récemment, l'annonce de la fermeture d'une enseigne active dans la décoration d'intérieur et l'ameublement, ayant pignon sur rue au Seyon, a suscité un petit émoi et de nombreux questionnements : comment se fait-il qu'une enseigne à succès ne renouvelle pas un bail après 10 ans de présence au centre-ville ? La réponse, que la régie propriétaire du bâtiment dit ignorer, semble évidente à l'annonce du montant du loyer exigé pour cet espace central : pas loin de 20'000.- francs par mois.

Alors même que Neuchâtel s'interroge et veut investir pour renforcer l'attractivité de la commune et attirer de nouveaux citoyens, l'annonce d'une telle fermeture en plein centre-ville et son remplacement par une société d'assurances laisse perplexe. L'un des atouts majeurs de ces espaces, c'est qu'ils ont pignon sur rue et qu'ils contribuent à attirer le chaland, *a fortiori* dans une zone semi-piétonne, que l'on s'imagine attractive pour qui souhaite musarder et faire du shopping. Se promener dans une zone piétonne et voir des rez-de-chaussée occupés par des bureaux n'incite ni à rester ni à revenir dans notre ville.

D'autres vitrines et espaces demeurent vides au centre-ville, le constat n'est pas tout à fait nouveau, et là aussi, on ne peut que constater l'effet repoussoir et l'atmosphère délétère que cela imprime. Toutes les rues n'ont pas la même signification ni le même usage : chaque commerce qui ferme laisse un vide, et le remplacement de ce vide par une activité qui ne

participe pas à la dynamique commerciale de la zone, comme une malheureuse combinaison, nuit à l'image de la rue dans son entier.

Dès lors, nous nous demandons de quels moyens disposent nos autorités pour contrer et orienter l'occupation commerciale inopportune de son sol, sachant que les bâtiments, en mains privées, ne relèvent par définition pas directement de son champ de compétences. Plus particulièrement, conscients que de simples mesures de marketing ne suffisent pas, nous interpellons nos autorités sur les points suivants, qui concernent tant une occupation « inopportune » qu'un espace laissé vide trop longtemps :

- Le poste de délégué-e au centre-ville, apparemment vacant, représente à notre sens un atout majeur dans la mise en lien des différents acteurs contribuant au dynamisme et à l'attractivité du centre-ville : pour quelle raison ce poste tarde-t-il à être repourvu ?
- Le cas échéant, quels sont les contours de son cahier des charges ? Comment s'opère la collaboration avec les différentes associations commerciales, les propriétaires d'immeubles, la Ville et le Canton ?
- Quels sont les leviers actionnables au niveau de la commune, par exemple à travers le plan local et la répartition des zones, pour orienter de façon plus appuyée le choix des commerces ?
- Quels sont les moyens à disposition de la commune pour encourager les propriétaires à proposer des baux commerciaux de plus courte durée ? Le raccourcissement de ces baux permettrait à d'éventuels repreneurs commerciaux d'oser une installation avec un premier horizon à 2 ou 3 ans, par exemple.
- Les occupations commerciales « alternatives », comme, par exemple, l'émergence de boutiques « pop up » pourraient représenter une occasion de mise en valeur de commerces différents ou plus confidentiels. Quels seraient les appuis proposés par la Ville à ce type de démarche ? Quels échanges avec d'autres communes de Suisse en matière d'expérience avec les pop-ups ?
- Dans le cas des espaces commerciaux et des vitrines restant trop longtemps vacants – par hypothèse en raison d'un loyer très élevé – la commune peut-elle envisager d'introduire une taxe sur les locaux inoccupés ?

A la question de la présidente, Mme Johanna Lott Fischer, demandant si l'auteure de l'interpellation est satisfaite de la réponse du Conseil communal, **Mme Isabelle Mellana Tschoumy**, répond :

- L'interpellation posait des questions précises. Le Conseil communal y a répondu de façon exhaustive, et nous en avons pris connaissance avec

intérêt. Donc, oui : nous sommes satisfaits. Nous reviendrons sur certains points ultérieurement via d'autres moyens. Merci pour cette réponse exhaustive.

L'ouverture de la discussion n'étant pas demandée, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, considère **l'interpellation n° 23-602** comme traitée et retirée de l'ordre du jour.



REPONSE DU CONSEIL COMMUNAL A L'INTERPELLATION 23-603 DU GROUPE SOCIALISTE INTITULEE « UN MEILLEUR ACCES AU LAC POUR LA BAINNADE PUBLIQUE ! »

(Du 3 avril 2023)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

En date du 1^{er} février 2023, le groupe socialiste, par M. Jonathan Gretilat, a déposé l'interpellation 23-603 intitulée « Un meilleur accès au lac pour la baignade publique ! », dont le contenu est le suivant :

« Les habitantes et habitants de Neuchâtel, et souvent même de loin à la ronde, sont très attaché-e-s au lac et à ses rivages, qui contribuent grandement au rayonnement et à l'attractivité de notre ville. Depuis une vingtaine d'années, beaucoup d'efforts ont été consacrés au réaménagement des Jeunes-Rives, dont la métamorphose va enfin être concrétisée d'ici à 2025. Mais notre territoire communal comporte bien d'autres rives de qualité et de grande beauté, qui demeurent hélas souvent oubliées. On pense notamment aux rives situées à côté de la piscine de Serrières, entre le port et la plage de Serrières, le long du Quai Max Petitpierre, à la baie de l'Evole, au Quai Ostervald, ou encore au Nid-du-Crô. Autant d'endroits potentiellement propices au délassement estival et à la baignade lacustre (à toutes les saisons). Néanmoins, les nombreux enrochements présents rendent l'accès au lac presque toujours difficile, si ce n'est périlleux. Cela est d'autant plus problématique pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Parallèlement, les difficultés financières induites par la période actuelle ainsi que les considérations sur l'empreinte carbone de tout un chacun conduisent un nombre croissant de personnes à demeurer dans la région

durant toute la période estivale. Le lac et ses rives, qui appartiennent à toutes et tous, revêtent d'autant plus d'importance pour la population n'ayant pas les moyens ou l'envie de nouveaux horizons.

Face à ces constats, le Groupe socialiste imagine que l'on pourrait installer, de manière relativement facile, des pontons d'accès ou plateformes lacustres flottants, éventuellement précédés de plateformes de délasserement, aisément accessibles pour toutes et tous depuis les différentes rives précitées, et depuis lesquels entrer dans le lac pour s'y baigner. De nombreux exemples existent sur les lacs et cours d'eau suisses, en commençant déjà par Serrières, mais également à Genève, Bâle ou Zurich. Un autre exemple particulièrement réussi, mais plus coûteux, a été réalisé récemment à Cologny. De telles structures pourraient par ailleurs être réalisées intégralement en bois local, ou à tout le moins indigène, par des entreprises régionales, dans des délais rapides et à des coûts raisonnables. Notre capitale cantonale est-elle prête à se lancer à l'eau ?

Le Conseil communal est dès lors invité à répondre aux questions suivantes :

- 1) Partage-t-il les constats exprimés par la présente interpellation ?*
- 2) Est-il favorable à la mise en place de pontons ou plateformes flottantes en bois pour faciliter la baignade publique depuis les différentes rives lacustres longeant le territoire communal?*
- 3) En cas de réponse négative aux deux questions précédentes, à quelles propositions concrètes et à échéance raisonnable le Conseil communal peut-il s'engager pour favoriser et améliorer la baignade publique le long des « autres rives » du territoire communal ?*
- 4) Le cas échéant, quels coûts représenteraient la construction et l'entretien de chaque ponton en bois à installer sur les rives ?*
- 5) L'exemple du ponton en bois sur le lac à Serrières pourrait-il être reproduit et étendu facilement à d'autres rives communales ? »*

1. Introduction

Le Conseil communal partage avec les interpellateurs la volonté de faire des rives un lieu de rencontre et de vie, public, ouvert à toutes et tous. En effet, cet aspect a déjà été traité dans le cadre du Plan directeur sectoriel « Le Lac et ses rives » (2017) et constituera également un des axes de

réflexion du Projet de territoire (image directrice « Valoriser les rives structurantes ») qui sera soumis au Conseil général cet automne.

Une pesée des intérêts est cependant à faire entre les différents usages. On a vu que certaines activités au bord du lac générant du bruit avaient fait l'objet d'interpellations au sein même de votre autorité. Certains espaces sont calmés, à l'image de la crique à l'est des Jeunes-Rives, certains sont plus animés, comme les rives urbaines, d'autres propices aux loisirs nautiques (voile, paddle, ski nautique, ...), d'autres encore nécessitent une préservation de leur caractère naturel (plage de Serrières, plage de Monruz, etc.). Un équilibre est à trouver entre ces divers intérêts reflétant les attentes de la population et c'est donc en référence à ce cadre élargi que sera traitée la réponse à l'interpellation. Nous aurons par ailleurs l'occasion d'expliquer la situation actuelle en matière de baignade publique, d'évoquer les différentes mesures en cours et de présenter les perspectives d'avenir.

Il faut également rappeler ici que le projet des Jeunes-Rives valorisera déjà une bonne partie de nos rives et que sa priorisation dans les investissements utilise déjà une partie non négligeable de notre capacité financière ces prochaines années.

2. Situation actuelle

2.1 Morphologie des rives du lac

La plupart de nos rives sont issues de remblais successifs, notamment en lien avec la correction des eaux du Jura. Les derniers comblements occasionnés par la construction des tunnels autoroutiers ont créé une avancée des rives sur les fonds sous-marins du lac jusqu'à la rupture de pente (Jeunes-Rives, Serrières, Nid-du-Crô, principalement). Pour pallier l'instabilité de la rive, des enrochements ont été mis en place et sont consolidés régulièrement. Les fortes contraintes, liées tant à la stabilité des comblements qu'aux courants lacustres, dictent le profil d'une grande partie des rives neuchâteloises et rendent souvent l'accès à l'eau difficile.



Illustration de la rupture de pente à Serrières

2.2 Plages existantes

La commune de Neuchâtel offre un très grand nombre d'espaces publics, directement en contact avec l'eau, accessibles et reliés par une promenade littorale presque ininterrompue¹.

Le long de cette rive, il existe un grand nombre d'accès au lac, criques de galets en pente douce, pontons, échelles, escaliers dans les enrochements, etc. Il faut relever que ces accès sont plus ou moins adaptés et confortables selon le type de rive sur lequel ils sont installés. Certaines rives sont très urbaines et minérales (quai Ostervald), principalement destinées à la promenade et au tourisme, d'autres sont d'étroits parcours de mobilité douce (quai Max-Petitpierre), ou encore de larges surfaces enherbées, véritables plages propices au délasserment et aux activités complémentaires à la natation (bain-de-soleil, pique-nique, jeux, etc.).

La ville compte notamment quatre zones de baignade sécurisées par des bouées. Chacune est équipée d'une plateforme flottante de taille variable, mise en place de mai à octobre pour le confort des baigneurs. Ces mesures seront bien entendu maintenues dans les années à venir.

¹ Le Canton mène actuellement un projet visant à ouvrir les derniers tronçons manquants du sentier du lac, conforme à l'exercice du droit de marche-pied.

Il n'est évidemment pas question de restreindre le nombre d'accès à l'eau existants, quel que soit leur niveau de qualité, mais des améliorations peuvent être apportées en priorité à ceux qui sont en lien avec les plages.

3. Mesures en cours

Les projets d'aménagements visent à valoriser la diversité des usages en se basant principalement sur les aménagements existants et leur contexte urbain et paysager. Parmi les instruments de planification communaux, c'est le Plan directeur sectoriel « Le lac et ses rives » de 2017 (plus loin PDS), qui dicte les mesures à prendre ou à renforcer pour l'aménagement de la rive.

3.1 Instruments de planification

Le PDS définit la typologie de chaque portion de rive par rapport à sa situation urbaine ou paysagère pour y attribuer des usages à renforcer. Ses mesures visent à valoriser la continuité de la rive, le lien avec la ville et les activités à développer. Les sports nautiques, les zones pique-nique et la promenade en rive sont aussi valorisés. Le choix des usages tient aussi compte des surfaces paysagères à disposition et de l'accessibilité en transports publics, en voiture, à vélo ou à pied.

Tous les accès à l'eau existants, petits et grands, sont préservés mais les activités de baignade sont priorisées sur les rives paysagères de **Serrières**, des **Jeunes-Rives**, du **Nid-du-Crô** et de **Monruz**. Sur des rives plus urbaines, telles que le quai Osterval, les mesures visent d'abord à valoriser les usages en lien avec le patrimoine historique et la promenade urbaine ombragée bien reliée avec le centre-ville.

Le projet de territoire, développé dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL), met l'accent, dans l'une des images directrices qui le constituent, sur la valorisation des rives structurantes. Les rives sont ainsi perçues comme l'un des axes de développement de la ville portant notamment des objectifs qui vont dans le sens de l'interpellation : renforcer l'intensité des usages et des activités en lien avec le lac et renforcer les points d'accès au lac pour les activités de loisirs.

3.2 Projets et réalisations

Différents projets et mesures ont été lancés ces dernières années sur les rives.

Le nouveau parc des Jeunes-Rives

La réalisation des Jeunes-Rives, prévoit une plage longue de 150 mètres, aménagée de gradins en dur et de decks en chêne des forêts neuchâteloises permettant d'accéder à l'eau par des criques qui, protégées des courants, descendront en pente douce. La crique principale sera munie d'une rampe pour les personnes à mobilité réduite élaborée en consultation avec le représentant de Pro Infirmis. Les enrochements qui composent la partie est de la rive seront, elles, plus aisément franchissables grâce à trois d'escaliers munis de mains courantes. Des pontons flottants, des vestiaires, des douches, des WC et des casiers compléteront l'équipement.

Le site de Monruz

L'agrandissement de la plage de Monruz est prévu dans le cadre du Parc Nature en Ville, dont le crédit d'ouvrage a été accordé par votre autorité en 2019 (rapport 19-003) mais dont la réalisation des travaux est encore dépendante de l'issue de procédure d'approbation du plan spécial « Rives de Monruz » et de la priorisation des investissements. La plage existante est déjà équipée de tables de pique-nique, grils, douches et WC public. L'accès à l'eau se fait par quelques marches en pierre et une petite crique de galets. Dans le futur projet, l'accès à l'eau sera élargi et amélioré, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Le site de Serrières

A l'est de l'ancien débarcadère de Serrières, la construction d'un accès à l'eau composé de quelques marches et d'une rampe en caillebotis s'est achevée en mars. Dimensionné pour les planches à voile, l'équipement permet également à tous, notamment les personnes à mobilité réduite, d'accéder à l'eau aisément dorénavant.

La signalétique

Sur le plan de la sécurité et de la signalétique, des mesures ont également été prises depuis 2020. Des panneaux de prévention des accidents ont été disposés sur les plages les plus fréquentées et d'autres concernant les cyanobactéries ont été placées sur les plages à risque. En outre, certains secteurs, moins propices pour les baigneurs, sont autorisés pour la baignade des chiens en été.

4. Mesures envisageables

4.1 Planification et priorisation

Comme dit précédemment, la base du PDS le lac et ses rives priorise les activités de baignade sont à prioriser sur les rives paysagères de **Serrières**, des **Jeunes-Rives**, du **Nid-du-Crô** et de **Monruz**. Les projets en cours se concentrent donc aujourd'hui principalement sur les Jeunes-Rives et Monruz. Nous envisageons dès lors pour ces prochaines années, en lien avec la planification financière des investissements et des réflexions avec le PAL, d'améliorer les accès sur les sites de Serrières et du Nid-du-Crô, tous deux constitués de remblais et d'enrochements.

Compte tenu des caractéristiques statiques des rives et des contraintes lacustres, il n'est pas possible d'entreprendre des mesures légères et rapides. Les enrochements nécessaires à la stabilité de la rive sont constamment en mouvement, doivent régulièrement être consolidés et ne peuvent servir de base pour une structure durable. Ce sont donc des moyens importants qu'il s'agit de planifier.

En effet, toute intervention sur nos rives nécessite des études par des spécialistes (ingénieur lacustre, ingénieur environnement, ingénieur civil) pour assurer un chiffrage du projet le plus précis possible au vu de la complexité des travaux. Avec l'expérience des aménagements en cours, nous pouvons affirmer que même un simple escalier nécessite de dégager les enrochements existants, de planter des pieux pour rejoindre le sol stable du fond sous-marin d'origine pour y fixer la structure (escalier, rampe, etc.) puis de remettre les enrochements pour protéger la rive contre toute érosion.

Ces opérations délicates nécessitent une planification rigoureuse, selon un processus que nous décrivons ci-après.

4.2 Processus

Suite à l'interpellation à laquelle nous répondons par ce rapport, une première étape de diagnostic a été effectuée, sous forme d'un recensement des typologies de rives, des accès à l'eau, des zones de baignade protégées (bouées), des surfaces de plages et de leurs équipements.

Sur cette base, nous proposons de mener une étude pour définir les meilleurs emplacements tant sur le plan de la faisabilité technique qu'au

niveau des besoins des utilisateurs. Des projets d'équipements adaptés à chaque contexte devront également être chiffrés. Cette étude pourrait être envisagée sur l'année 2024, voire 2025, en fonction de la capacité financière convenue dans les prochains budgets.

Sans compter les services concernés communaux pour mener ce projet (développement territorial, infrastructures, parcs et promenade, voirie, environnement), le Canton devra également être intégré dans le processus puisque que tout aménagement nécessite des procédures d'approbation spécifiques dont celle du propriétaire du bien-fonds.

5. Réponses aux questions

En fonction des considérations ci-dessus, nous pouvons répondre aux questions de la manière suivante.

5.1 Le CC partage-t-il les constats exprimés par la présente interpellation ?

Sur le principe, le Conseil communal partage le constat exprimé et la volonté de rendre les rives accessibles. Toutefois, l'accent doit être mis sur les plages les plus favorables à la baignade et les plus accessibles, en particulier en transports publics, à pied ou à vélos, conformément au PDS « Le lac et ses rives ». L'autre critère est la faisabilité technique par rapport au profil de la rive, aux contraintes lacustres et à la protection de l'environnement. La priorisation doit tenir compte également de la qualité de l'eau et d'autres conditions liées à la sécurité ou à la législation.

5.2 Est-il favorable à la mise en place de pontons ou de plateformes flottantes en bois pour faciliter la baignade publique depuis les différentes rives lacustres longeant le territoire communal ?

Sur le principe, oui. C'est d'ailleurs ce qui est fait dans les projets cités plus haut. Cela doit cependant se faire de manière harmonieuse et cohérente par rapport à l'utilisation des rives. Le PDS répond déjà à nombre de questions et le projet de territoire, dont la présentation à votre autorité est prévue à l'automne, permettra d'exprimer, au niveau du futur PAL, la vision du développement de nos rives sur le long terme.

Sur la base de la planification en vigueur et des premières réflexions techniques, les plages à prioriser pour l'améliorations des accès à l'eau -

en dehors des Jeunes-Rives et de Monruz, dont les réalisations sont déjà engagées - se trouvent à Serrières et au Nid-du-Crô.

En raison des contraintes techniques (stabilité des enrochements, courants lacustres, impacts environnementaux), ces localisations ne se prêtent pas à la mise en place de structures éphémères. Il est préférable de s'inscrire dans une planification à moyen terme, permettant de garantir la durabilité des installations.

5.3 En cas de réponse négative aux deux questions précédentes, à quelles propositions concrètes et à échéance raisonnable le Conseil communal peut-il s'engager pour favoriser et améliorer la baignade publique le long des « autres rives » du territoire communal ?

Réponses positives avec les réserves mentionnées plus haut.

Le Conseil communal et votre Autorité s'engagent déjà à améliorer la baignade et l'accessibilité des rives en priorisant notamment ces dernières années l'important projet des Jeunes-Rives attendu par toute une région depuis plus de 20 ans. Des aménagements à Serrières ont également été effectués et de futurs aménagements sont d'ores et déjà planifiés à Monruz.

Nous comprenons néanmoins le besoin et proposons d'étudier certains secteurs pour nous permettre, une fois les projets chiffrés, d'effectuer une pesée des intérêts en lien avec les investissements nombreux et variés de notre commune.

Dans l'attente de l'élaboration d'une telle planification, nous proposons d'étudier, pour les plages existantes, des améliorations des équipements terrestres, par exemple l'ajout de decks en bois, à l'instar de ceux qu'on peut voir sur la petite plage de Champ-Bougin, ou encore des installations permettant un meilleur accès à l'eau pour les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes âgées. Contrairement à des pontons, escaliers ou autres plateformes, ces mesures ne nécessitent en effet pas d'études ni d'investissements importants et devraient pouvoir être mises en place dans un délai rapide, au moyen des budgets à disposition.

5.4 Le cas échéant, quels coûts représenteraient la construction et l'entretien de chaque ponton en bois à installer sur les rives ?

Ces questions seront traitées dans le cadre de la planification et des études proposées ci-dessus.

5.5 L'exemple du ponton en bois sur le lac à Serrières pourrait-il être reproduit et étendu facilement à d'autres rives communales ?

L'expérience acquise avec le ponton en bois de Serrières montre que ce type d'installation pose des problèmes d'entretien avec des coûts importants, eu égard aux importantes sollicitations auxquelles l'ouvrage est soumis. Il ne peut donc être reproduit « facilement ». Compte tenu des enjeux techniques et financiers, la réalisation de tels équipements ne peut pas se faire en dehors du cadre d'une planification, telle que proposée plus haut.

6. Conclusion

L'interpellation « Un meilleur accès au lac pour la baignade publique ! » soulève une thématique intéressante et exprime des constats et des objectifs partagés par le Conseil communal. Nous sommes conscients de l'importance de la planification de ses rives pour une ville nichée au bord de l'eau. C'est bien dans cet objectif de mise en valeur de la frange littorale de notre territoire que le PDS « Le lac et ses rives » a été élaboré et que le PAL, actuellement en révision, viendra renforcer encore le rapport de la ville au lac.

Le projet des Jeunes-Rives, qui représente une bonne part d'investissements ces prochaines années, apportera déjà une grande amélioration avec un accès au lac de qualité pour tous les utilisateurs. En parallèle, nous veillerons à mener des études pour connaître les coûts de nouveaux aménagements et envisager une planification raisonnable pour améliorer l'accès au lac aux endroits les mieux adaptés et les plus stratégiques. Dans l'attente de cette planification, des mesures ponctuelles seront prises pour améliorer le confort des baigneurs sur les plages existantes.

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 23-603.

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Neuchâtel, le 3 avril 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve

23-603

Interpellation du groupe socialiste intitulée « Un meilleur accès au lac pour la baignade publique ! »

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

En voici le texte :

Les habitantes et habitants de Neuchâtel, et souvent même de loin à la ronde, sont très attaché-e-s au lac et à ses rivages, qui contribuent grandement au rayonnement et à l'attractivité de notre ville.

Depuis une vingtaine d'années, beaucoup d'efforts ont été consacrés au réaménagement des Jeunes-Rives, dont la métamorphose va enfin être concrétisée d'ici à 2025. Mais notre territoire communal comporte bien d'autres rives de qualité et de grande beauté, qui demeurent hélas souvent oubliées. On pense, notamment, aux rives situées à côté de la piscine de Serrières, entre le port et la plage de Serrières, le long du Quai Max-Petitpierre, à la baie de l'Evole, au Quai Ostervald, ou encore au Nid-du-Crô. Autant d'endroits potentiellement propices au délasserement estival et à la baignade lacustre (à toutes les saisons). Néanmoins, les nombreux enrochements présents rendent l'accès au lac presque toujours difficile, si ce n'est périlleux. Cela est d'autant plus problématique pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Parallèlement, les difficultés financières induites par la période actuelle, ainsi que les considérations sur l'empreinte carbone de tout un chacun conduisent un nombre croissant de personnes à demeurer dans la région durant toute la période estivale. Le lac et ses rives, qui appartiennent à toutes et tous, revêtent d'autant plus d'importance pour la population n'ayant pas les moyens ou l'envie de nouveaux horizons.

Face à ces constats, le groupe socialiste imagine que l'on pourrait installer, de manière relativement facile, des pontons d'accès ou plateformes lacustres flottants, éventuellement précédés de plateformes de délasserment, aisément accessibles pour toutes et tous depuis les différentes rives précitées, et depuis lesquels entrer dans le lac pour s'y baigner. De nombreux exemples existent sur les lacs et cours d'eau suisses, en commençant déjà par Serrières, mais également à Genève, Bâle ou Zurich. Un autre exemple particulièrement réussi, mais plus coûteux, a été réalisé récemment à Cologny. De telles structures pourraient par ailleurs être réalisées intégralement en bois local, ou à tout le moins indigène, par des entreprises régionales, dans des délais rapides et à des coûts raisonnables. Notre capitale cantonale est-elle prête à se lancer à l'eau ?

Le Conseil communal est dès lors invité à répondre aux questions suivantes :

1. Partage-t-il les constats exprimés par la présente interpellation ?
2. Est-il favorable à la mise en place de pontons ou plateformes flottantes en bois pour faciliter la baignade publique depuis les différentes rives lacustres longeant le territoire communal ?
3. En cas de réponse négative aux deux questions précédentes, à quelles propositions concrètes et à échéance raisonnable le Conseil communal peut-il s'engager pour favoriser et améliorer la baignade publique le long des « autres rives » du territoire communal ?
4. Le cas échéant, quels coûts représenteraient la construction et l'entretien de chaque ponton en bois à installer sur les rives ?
5. L'exemple du ponton en bois sur le lac à Serrières pourrait-il être reproduit et étendu facilement à d'autres rives communales ?

A la question de la présidente, Mme Johanna Lott Fischer, demandant si l'auteur de l'interpellation est satisfait de la réponse du Conseil communal, **M. Jonathan Gretilat**, répond :

- Tout d'abord, merci au Conseil communal pour sa réponse détaillée à notre interpellation, malgré un enthousiasme que nous allons qualifier de *modéré*.

Par cette interpellation, notre groupe voulait améliorer l'accès au lac pour la population, pour la baignade. Nous trouvons donc dommage que notre Exécutif se soit montré plutôt frileux et n'ait pas profité de l'occasion pour oser se mouiller un peu plus... [*Ndlr : rires de l'assemblée*]

Nous aurions notamment apprécié un engagement plus ferme à faire l'un ou l'autre test d'installation le long de nos rives un peu oubliées – à savoir

celles qui ne sont pas jeunes – surtout que de telles demandes émanaient déjà des habitant-e-s de certains quartiers depuis plusieurs années. Je fais ici notamment référence à la démarche participative « Centre et Gare », menée en 2016 – pour ne donner qu'un seul exemple – dont certaines conclusions admettaient la nécessité d'une meilleure interface entre la ville et le lac, par exemple à la baie de l'Evole. Je pourrais en citer beaucoup d'autres, mais je n'ai pas le temps.

Nous prenons donc acte que le Conseil communal intégrera notre proposition dans ses réflexions et futurs projets d'investissement de la Ville. Bien évidemment, nous serons attentifs et reviendrons – cas échéant par un outil parlementaire plus persuasif – si rien n'est entrepris dans des délais raisonnables.

L'ouverture de la discussion n'étant pas demandée, la présidente, **Mme Johanna Lott Fischer**, considère **l'interpellation n° 23-603** comme traitée et retirée de l'ordre du jour.

23-301

Motion des groupes VertsPopSol et socialiste intitulée « Favoriser la relève des médecins de premier recours dans la commune de Neuchâtel »

En voici le texte :

Le Conseil général demande au Conseil communal d'identifier les besoins actuels et à moyen terme de la population en matière d'accès aux soins, de dresser un état des lieux du domaine de la médecine de premier recours en ville de Neuchâtel (âge, localisation, pourcentage de travail, projet de départ à la retraite, etc.) et de développer des stratégies pour favoriser la reprise des cabinets et l'installation de ces professionnel-le-s dans la commune.

Développement écrit :

Aujourd'hui, tout le monde constate qu'il est difficile de trouver un médecin de premier recours (généraliste, pédiatre, etc.) ou d'obtenir un rendez-vous. Or, ces médecins sont capitaux dans le système de santé pour conseiller, rassurer, soigner et orienter les patients auprès des spécialistes ou des hôpitaux en cas de nécessité seulement. La prise en charge des patients en cabinet contribue ainsi au désengorgement du système hospitalier. Comme l'a démontré l'étude OBSAN de 2016¹, les médecins de famille n'occasionnent que 7,9 % des coûts liés à la santé et assurent le suivi des patients sans recours à un spécialiste dans 94,3 % des cas.

Dans un contexte professionnel en constante évolution où les médecins aspirent, comme le reste de la population, à des pourcentages de travail partiels et face à l'accroissement du nombre de personnes âgées, la problématique de pénurie va s'installer durablement. En effet, il fut un temps où un droit de pratique correspondait à environ 80-100 heures de travail par semaine alors qu'actuellement, il équivaut plutôt à 45 heures hebdomadaires. Par ailleurs, l'établissement au sein d'un cabinet de groupe représente aujourd'hui une plus-value à beaucoup d'égards pour les professionnel-le-s (partage des coûts, échanges avec d'autres professionnel-le-s, possibilités de remplacement, etc.).

¹ <https://www.obsan.admin.ch/fr/publications/2016-la-medecine-de-famille-en-suisse>

Séance du Conseil général - Lundi 4 septembre 2023

Pour pallier ces problèmes, le Canton de Neuchâtel a récemment mis sur pied une campagne visant à favoriser l'implantation de généralistes et de pédiatres dans le canton. En plus de ces premières mesures, la Commune a, elle aussi, un rôle à jouer.

Ainsi, le Conseil général demande à la Commune de Neuchâtel d'être proactive pour contrer cette situation de pénurie. Pour ce faire, différentes stratégies peuvent être mises en œuvre :

- Utilisation des biens immobiliers de la Commune pour la domiciliation de médecins ou pour le développement de nouveaux cabinets de groupe dans des locaux commerciaux. A l'instar de la Commune du Landeron, différentes options sont envisageables.
- Approche proactive de la future relève et offre d'un soutien logistique et financier (démarches administratives, recherche de domicile, business plan, etc.).
- Accompagnement des médecins à l'aube de leur retraite dans la recherche de relève.
- Soutien d'une politique de formation par l'encouragement de l'assistantat au sein des cabinets médicaux déjà existants sur le territoire communal.
- Communication par courrier postal, ou tout autre moyen, avec les médecins internes du RHNE : bienvenue, informations sur les prestations offertes par la Commune, que ce soit pour la vie professionnelle ou non.
- Coordination entre le délégué à l'économie et à la domiciliation et la déléguée aux personnes âgées et à la promotion de la santé, dans le but de développer également des mesures complémentaires à l'installation de la relève (places en préscolaire et parascolaire pour une meilleure conciliation entre vie professionnelle et familiale du corps médical, etc.).

Conformément à l'art. 52, al. 1 du règlement général, la motion n'étant pas combattue, elle est **prise en considération sans débat et retirée de l'ordre du jour**.

La séance est levée à 21h50.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL :

La présidente,
Johanna Lott Fischer

Le secrétaire,
Yves-Alain Meister

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

