



Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général concernant les motions et postulats

(Du 16 août 2017)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction générale

En date du 13 mars 2017, votre Autorité a accepté de prolonger de 6 mois, soit jusqu'en septembre prochain, le délai de réponse aux motions et postulats mentionnés dans notre rapport 17-001 concernant des demandes de prolongation de délai de réponse aux motions et postulats, du 20 février 2017.

Le présent rapport d'information s'inscrit dès lors dans le cadre de la planification annoncée à cette occasion, permettant par là aussi de classer globalement plusieurs objets à l'instar de la procédure utilisée il y a plusieurs années (cf rapport d'information 11-017 concernant la situation des motions et postulats, du 19 décembre 2011).

Par unité de matière et dans la mesure où notre Conseil est d'avis qu'un développement davantage conséquent doit être apporté à votre Autorité, il vous présente, en complément au présent rapport, quatre rapports séparés relatifs aux réponses à la motion no 285 (rapport 17-011 A), à la motion no 292 (rapport 17-011 B), aux motions nos 308, 321, 322, 323 et 324 (rapport 17-011 C), à la motion no 279 et au postulat no 134 (rapport 17-011 D).

Par ailleurs, nous saisissons l'occasion de ce rapport pour solliciter, conformément à l'article 55 bis, al. 3 du Règlement général de la commune de Neuchâtel, une prolongation de délai de 6 mois pour la réponse au postulat no 174.

En outre, au vu du contexte particulier et quand bien même ces objets ont déjà fait l'objet d'une prolongation en mars 2017, nous sollicitons un nouveau délai :

- jusqu'en novembre 2017 pour les motions no 295 et 298 ainsi que pour le postulat no 163 ;
- jusqu'au premier semestre 2018 pour la motion no 276 et le postulat no 155.

Notre Conseil tient une nouvelle fois à rappeler que les dossiers ci-après ne remettent nullement en cause les compétences respectives de nos Autorités. Il tient aussi à souligner le travail réalisé par les membres de votre Autorité et les remercie de leur engagement citoyen.

Nous soulignons dans ce cadre également notre volonté de mettre en œuvre progressivement un processus nous permettant de répondre dans les délais réglementaires aux objets issus de votre Autorité. Cela demande certes du temps mais surtout votre compréhension. Et si parfois les délais n'ont pu être respectés, nous voulons mettre en évidence l'importance des objets développés par les groupes politiques et leur influence sur les actions de notre Autorité.

2. Objets à classer

2.1. Motions

Du 6 février 2006 (no 266), du groupe PopVertsSol, par M. Nicolas de Pury et consorts, intitulée « Améliorer l'utilisation et la gestion des piscines du Nid-du-Crô » (PV 2005-2006, p. 703, 1755, 2166, 2178, PV 2012, p. 66, 91) (Attribuée à la Direction des sports).

« Nous demandons donc au Conseil communal de:

- procéder à une analyse complète – et pas seulement financière - de la gestion des piscines du Nid-du-Crô ;*
- d'émettre des propositions d'amélioration, notamment du point de vue des utilisateurs ;*
- d'appliquer des priorités en prenant par exemple les critères – simples mais importants – de service public, de santé publique et de pratique sportive ;*
- d'envisager à court terme la couverture du bassin extérieur de 50 mètres pendant toute ou partie de la période hivernale. Dans ce but, il s'agira de procéder à une étude comparative en termes de coûts d'investissement et de fonctionnement, de bilan énergétique, de potentiel d'utilisation et de partenariat possible avec les clubs sportifs ;*
- d'étudier corollairement la mise en place d'un système solaire thermique et/ou géothermique permettant de couvrir au moins en partie les besoins de chauffage de l'eau des piscines. »*

Une réponse conjointe est apportée à cette motion avec celle no 307 du 2 septembre 2013. Voir texte sous la motion no 307.

Du 14 mars 2011 (no 283), du groupe socialiste, par M. Matthieu Béguelin et consorts, intitulée « Pour une meilleure accessibilité du centre-ville » (PV 2011, p. 2222, 2302, 2421, 2452, 2459) (Attribuée à la Direction de la sécurité).

« Dans la perspective du réaménagement de la « Place Numa-Droz » et de la création d'une « Place de l'Hôtel de Ville » et dans un souci de répondre aux attentes des commerçant-e-s du centre-ville, le groupe socialiste demande au Conseil communal d'étudier les voies et moyens d'améliorer l'accessibilité du centre-ville. Nous demandons que cette étude porte sur les trois mesures conjointes suivantes : la mise en place d'un système de jetons de parking offrant la première heure de stationnement au Parking du Port, dont la Ville est actionnaire ; la création de places dépose-minute, dites aussi « pick-up », en trois points du centre-ville (sud de la Place des Halles, rue de la Raffinerie, rue des Fausses-Brayes) ; le passage du temps de stationnement pour les places devant l'Hôtel de commune et les places restantes aux rues de la Promenade Noire et de la Raffinerie de 30 minutes à une heure ».

Mesures prises à ce jour

Le réaménagement de la place Numa-Droz a été proposé dans le cadre du rapport 12-027, présenté à votre Autorité en novembre 2012. Ce rapport avait pour objectif d'atteindre un certain équilibre entre les différents usagers du centre-ville et offrir un plan de circulation et de stationnement novateur au cœur de la cité. Un référendum organisé contre ce projet et voté par la population en mars 2013 a mis un terme à cette proposition de réaménagement.

Cette motion a également été prise en compte dans le cadre du rapport 14-011 concernant la valorisation et le développement stratégique du centre-ville de Neuchâtel. Cinq axes ont été développés, à savoir : rendre accessible, embellir, bien achalander, animer et coordonner les relations entre partenaires.

Plusieurs études ont donc été menées depuis 6 ans dans le secteur du centre-ville afin d'en améliorer l'accessibilité. Un rapport « zone piétonne, accès et bornes » est actuellement en cours d'élaboration concernant la fermeture par bornes de la zone piétonne (souhaité pour les 40 ans de cette dernière, soit au printemps 2019).

Etat de situation

Les thèmes évoqués dans la motion, sont développés ci-dessous et l'état de situation actuel y est présenté :

➤ ***Mise en place d'un système de jetons de parking offrant la première heure de stationnement :***

De nombreuses discussions ont eu lieu entre les parkings privés, les commerçants et la Ville pour trouver une manière d'uniformiser les tarifs publics et privés et éviter ainsi que les véhicules tournent en surface et que les parkings en ouvrage soient vides. A ce jour, de nouvelles discussions pourraient laisser entrevoir une issue positive pour la mise en place d'un tel système grâce à la carte CityPlus développée par Neuchâtel-Centre au début 2017.

➤ ***Création de places dépose-minute et modification des temps de stationnement :***

Le concept de zones de déchargement ou de dépose-minute autour du centre-ville est d'actualité avec le projet « zone piétonne, accès et bornes ». Les bases légales concernant l'octroi des autorisations d'accès, des badges commerçants ou des heures d'ouverture devront être repensées et redéfinies.

La circulation des transports publics sur la rue du Seyon doit également être prise en compte dans ce rapport et se basera notamment sur les résultats des essais-tests effectués durant quatre samedis du deuxième semestre 2017.

Concernant la modification des temps de stationnement, plusieurs changements ont d'ores et déjà été effectués depuis le dépôt de la motion :

- Dans le secteur de la Promenade-Noire, le parcage qui était limité à 30 minutes a été augmenté à 1 heure depuis l'année 2013.
- Dans le secteur Quai Godet et Sud de la Place des Halles, les places limitées à 2 heures ont été modifiées à 1 heure en 2013 également.
- Au Nord-Ouest de la rue Pury, 7 cases où le parcage était limité à 30 minutes ont été augmentées à 1 heure depuis l'année 2013.

- Dans le secteur de l'Hôtel de Ville, de la rue du Concert et de la Raffinerie, il a été admis que les zones 30 minutes ne seraient pas modifiées, afin de permettre un tournus plus élevé des voitures.

Justification de la demande de classement

Au vu de ce qui précède, vous pouvez constater que le thème de la motion a été étudié au cours des six dernières années au travers de plusieurs rapports destinés à votre Autorité.

L'accessibilité du centre-ville consiste en un vaste chantier faisant partie intégrante du projet de Centre-ville et de la zone piétonne. Cette thématique est traitée actuellement par plusieurs directions de façon transversale sous une plateforme de coordination « Mobilité et espaces publics » appelée PLACO et présidée par la Direction de la mobilité.

Un rapport est actuellement en cours d'élaboration concernant la fermeture par bornes de la zone piétonne et les conditions d'accès, d'octroi, et des heures d'ouverture en découlant. Le Conseil général, par sa Commission « Mobilité et stationnement » notamment, est bien évidemment associé aux différentes options proposées. C'est pourquoi, nous vous proposons aujourd'hui de classer cette motion en l'état.

Du 31 octobre 2011 (no 291), du groupe socialiste, par M. Thomas Facchinetti et consorts, intitulée « Plus d'emplois, plus de logements » (PV 2011, p. 2422, 3246, 3258) (Attribuée à la Direction de l'urbanisme).

« Le Conseil communal est prié d'étudier en consultant notamment la Commission spéciale « Politique immobilière et du logement » les voies et moyens d'augmenter, de manière équilibrée et respectueuse de l'environnement, les espaces disponibles sur le territoire de la ville pour la création de logements supplémentaires, notamment à loyer modéré, et en faveur du développement d'activités économiques utiles à l'emploi ».

Mesures prises à ce jour

Grâce à sa récente adoption, le plan directeur régional met aujourd'hui en évidence des espaces au sein de la ville de Neuchâtel qui seront susceptibles d'accueillir une densification, sous réserve des ajustements possibles lors de l'affinage prévu dans le cadre des plans d'aménagement régionaux. Les secteurs identifiés se trouvent tous dans les pôles de développement stratégiques inscrits dans le plan directeur communal. Ainsi, certains terrains dans les secteurs des Portes-Rouges ou de Serrières, par exemple, feront l'objet d'un changement d'affectation dans le plan d'aménagement régional afin d'accueillir de nouveaux logements et emplois.

Etat de situation

La Ville de Neuchâtel a aujourd'hui l'opportunité de définir le potentiel d'affectations des secteurs qui la concerne afin d'offrir un nombre de logements et d'emplois suffisants pour accueillir les objectifs de croissance fixés dans le cadre des planifications directrices, dites supérieures. Les réflexions sur le plan directeur régional étant achevées, celles sur la révision du plan d'aménagement régional commencent, en tenant compte de nombreuses thématiques transversales comme l'environnement et les aspects sociaux. C'est dans ce cadre que les communes sont aujourd'hui en train de définir encore plus précisément les éléments qui ont été mis en évidence dans le plan directeur régional. Cet affinement dépend du délai fixé par le Canton de Neuchâtel à 2022.

Justification de la demande de classement

Partant du principe que l'aménagement des espaces s'inscrit par essence dans une temporalité longue, et constatant que la première étape du plan directeur régional adopté répond au sens de la motion, notre Conseil demande son classement, tout en rappelant qu'un rapport de demande de crédit de réalisation des Conseils communaux au Conseils généraux de la communauté urbaine du littoral neuchâtelois (COMUL) concernant le plan d'aménagement régional est prévu pour le mois d'octobre 2017.

Du 24 septembre 2012 (no 294), du groupe socialiste, par M. Matthieu Béguelin et consorts, intitulée « Pas de maisons vides à Neuchâtel » (PV 2012, p. 3836, PV 2012-2013, p. 328, 332) (Attribuée à la Direction de l'urbanisme).

« Nous demandons au Conseil communal d'étudier les voies et moyens d'éviter que des logements restent à l'abandon dans notre ville ».

Mesures prises à ce jour

Une analyse a été menée au sein du Service des bâtiments et du logement pour recenser les bases légales et leurs applications existantes à l'heure actuelle dans d'autres villes, cantons ou même pays. L'analyse a mis en évidence plusieurs options, qui vont des plus incitatives aux plus contraignantes selon les cas : dialogues entre les Autorités et les propriétaires, taxe sur les logements vacants, voire même expropriation.

Etat de situation

Le Service de l'économie réalise chaque année un recensement des logements vacants sur le territoire de la Ville de Neuchâtel sur la base des informations transmises par le Service communal de la population. Toutefois, selon l'Arrêté cantonal concernant l'établissement d'une statistique cantonale des logements vacants du 20 avril 1994 (art.10), les données recueillies à ces fins statistiques ne peuvent être utilisées à d'autres fins. Ainsi, l'application de mesures, ne seraient-elles qu'incitatives, nécessiterait une analyse juridique approfondie et une adaptation des bases légales existantes pour pouvoir connaître la liste des biens concernés.

Le taux de vacance des logements sur le territoire de la ville est de 0,82%. Cette pénurie est imputable principalement à l'évolution du nombre d'habitants attirés par la ville et à l'augmentation des séparations et des divorces. Selon les chiffres à notre disposition au 1^{er} juin 2016 (les chiffres au 1^{er} juin 2017 seront connus sous peu), 155 logements sont vacants sur le territoire de la ville, dont 30 depuis plus d'une année, en raison principalement soit de la rénovation future de tout l'immeuble, soit de leur loyer trop élevé. Selon les informations recueillies par nos soins auprès des régies immobilières, le nombre de maisons spécifiquement «vides et laissées à l'abandon» est infime en ville de Neuchâtel.

Même si les Autorités avaient légalement connaissance de tous les logements vacants, la discussion, le conseil, ou l'accompagnement des propriétaires seraient à privilégier en premier lieu. En ce qui concerne les rénovations nécessaires à la réhabilitation des lieux en vue d'une location, il ne serait en revanche pas concevable que la Ville se substitue aux propriétaires privés avec la prise en charge des travaux, notamment sur un principe d'équité envers les différents acteurs immobiliers et les propriétaires de biens en général. Néanmoins, nous pouvons rappeler ici que les incitations et même les soutiens financiers aux travaux de rénovation (notamment énergétique) existent et sont appliqués.

Justification de la demande de classement

La question des logements vacants est certes préoccupante, mais la résolution de celle-ci passe à notre sens davantage par la mise en place de conditions cadres favorables à la dynamique immobilière en général. La Ville prend en effet des mesures concrètes pour offrir sur le marché de nouveaux logements, notamment d'utilité publique. Ce faisant, elle joue un rôle actif dans la stabilisation et la modération des loyers, notamment par l'entretien et la mise en location de ses propres logements.

Du 2 septembre 2013 (no 307), du groupe PopVertsSol, par M. Nicolas de Pury et consorts, concernant les améliorations nécessaires à la gestion et la consommation d'énergie aux piscines du Nid-du-Crô (PV 2013, p. 1194, 1341, 1479) (Attribuée à la Direction des sports).

« Nous demandons au Conseil communal d'étudier les moyens d'améliorer la gestion et la consommation globale d'énergie aux piscines du Nid-du-Crô en utilisant au maximum l'énergie solaire passive et thermique ».

La réponse à cette motion est apportée conjointement à la motion no 266 du 5 février 2006.

Mesures prises à ce jour

L'entretien général des équipements et l'utilisation des piscines du Nid-du-Crô par les divers usagers (public, clubs, écoles, etc.) fait partie de la gestion courante et des points d'attention constants du Conseil communal.

Une analyse de la situation et des besoins des utilisateurs a permis de mettre en évidence plusieurs améliorations nécessaires. En effet, une enquête de satisfaction faite auprès des utilisateurs en 2010 avait révélé que l'accueil de la clientèle par le personnel de caisse n'était pas toujours à la hauteur de ses attentes et que les vestiaires se trouvaient parfois dans un état de salubrité insatisfaisant. Nous avons immédiatement réagi en sensibilisant notre personnel, par des mesures de formation continue, aux notions essentielles de serviabilité et depuis lors, nous nous appuyons également sur les services d'une entreprise de nettoyage qui œuvre tous les soirs afin d'assurer une meilleure hygiène des locaux.

Un nouveau gestionnaire des piscines est entré en fonction en mars 2013 suite au départ à la retraite de son prédécesseur. Une réorganisation profonde des méthodes de travail et de conduite a été introduite afin d'améliorer la collaboration et la transmission de l'information. Un audit sur la santé et la sécurité au travail, mené fin 2013 à la demande du chef de service, a permis de recenser des potentiels d'amélioration dans les domaines techniques, organisationnels et personnels. Des mesures d'amélioration des conditions de travail ont été réalisées. La sécurité du personnel de caisse a également été renforcée.

Toute une série d'autres mesures ont par ailleurs été effectuées ces dernières années afin de renforcer le confort et la sécurité des usagers, notamment :

- Le remplacement complet du sable dans l'espace couvert situé à côté de la pataugeoire extérieure par du sable de quartz (2011) ;
- L'extension de la surface engazonnée en lieu et place de l'espace en béton dédié au volleyball, qui n'était plus utilisée et située à l'est du complexe (2012) ;
- La dépose des parois de séparation en blocs de verre autour de la pataugeoire intérieure, qui présentaient des moisissures, par une paroi en verre transparente, améliorant ainsi le confort visuel et la sécurité des enfants (2013) ;
- L'assainissement du pourtour global de la fosse à plongeurs extérieure (2013) ;
- L'ouverture des piscines dès 07h00, au lieu de 08h00, pour les clients titulaires d'abonnement annuel (2013)
- L'installation d'une armoire à chaussures dans le couloir des cabines intérieures (2014) ;
- La mise en place de nouvelles lignes d'eau dans le bassin intérieur (fin décembre 2014) ;
- Mise en place d'un terrain de beach-volley (2015) ;
- Réaménagement complet du local infirmerie (2016) ;
- Remplacement des casiers, et assainissement des cabines dans les vestiaires intérieurs (2016) ;
- Réaménagement de l'espace des casiers extérieurs et mise en place d'une numérotation (2017) ;
- Installation d'une horloge digitale au nord-ouest du bassin de 50 mètres (2017) ;
- Installation de prises pour les fœhns privés et de miroirs dans la zone des cabines à l'extérieur (2017).

Nous avons également réalisé des investissements ces dernières années afin de réduire la consommation globale d'énergie :

- Changement du dispositif d'éclairage dans la zone des vestiaires intérieurs par un système moins gourmand en énergie (2010) ;

- Installation d'un nouveau monobloc de ventilation pour la halle couverte (2014) ;
- Remplacement du tableau de régulation de la température des bassins qui permet des réglages plus précis et donc plus économes (2015) ;
- Pose de détecteur de présence dans la ceinture technique située sous les bassins intérieurs qui permet un éclairage uniquement si une personne est sur place (2017).

Une installation solaire photovoltaïque de 734 m² sur la toiture plane du bassin des piscines du Nid-du-Crô avec des panneaux à haut rendement a en outre été implantée (2015), avec une production d'électricité escomptée chaque année à environ 160'000 kWh. La réinjection de la production électrique se fait directement sur le réseau de Viteos SA, dont la stratégie est de réaliser de grandes installations solaires renouvelables sur des bâtiments publics ou privés. Lorsque le prix auquel Viteos parvient à revendre l'énergie produite localement devient inférieur au tarif complet d'achat d'électricité par la Ville, celle-ci peut alors acheter toute la part de cette énergie produite localement à un tarif réduit.

Etat de situation

Les piscines du Nid-du-Crô répondent parfaitement aux besoins des habitants de notre commune en termes de capacité. Etant donné que nos infrastructures sont les seules à être adaptées pour la natation de compétition à l'échelle du Littoral neuchâtelois (et de la Commune du Val-de-Ruz), il arrive à certains moments de l'année que les lignes d'eau soient extrêmement fréquentées par les nageurs, ce qui limite ponctuellement l'espace pour le public.

Sur le plan financier, la Ville supporte un excédent de charges important qui tient surtout au fait que toutes les autres communes du littoral ne participent pas aux coûts d'exploitation comme cela est le cas pour les patinoires du Littoral (syndicat de 6 communes) et l'anneau d'athlétisme de Colombier (syndicat de 9 communes). En appliquant le principe des coefficients de pondération (éloignement par rapport à l'infrastructure et population de la commune concernée) de manière similaire au calcul effectué pour les patinoires, nous aurions près de 40% de charges en moins à supporter.

Depuis l'ouverture des piscines, un effort constant a été consenti pour réduire la consommation d'énergie. Les derniers investissements ont permis de renforcer significativement cette baisse de consommation, qui présente ainsi la situation globale suivante :

- La consommation de gaz a été diminuée de moitié depuis les années nonante jusqu'en 2016, passant de 4.4 millions de kWh à 2.2 millions kWh.
- La consommation d'électricité a été diminuée de près de 30% depuis sa construction jusqu'à ce jour, passant de 1.55 million de kWh à 1.1 million kWh.
- La consommation d'eau, quant à elle, a faiblement diminué depuis l'ouverture des piscines. Les 2 facteurs importants qui conditionnent la consommation d'eau sont l'usage des douches par la clientèle et les besoins en eau d'appoint lors de pics de fréquentation, ceci afin de maintenir une certaine salubrité dans les bassins et pédiluves et respecter ainsi les indices de tolérance du SCAV.

Il est important de noter que les diminutions de coût liées à la consommation des énergies évoquées ci-dessus ont été atténuées par les diverses augmentations de tarifs des dernières années (taxe CO2, taxe de distribution, redevance cantonale, taxe d'épuration, Areuse+, etc.), ce qui nous permet difficilement d'améliorer le résultat comptable de nos piscines.

En parallèle, quatre études ont été effectuées par des mandataires externes en 2014 et 2015 : étude d'assainissement technique et énergétique globale des piscines du Nid-du-Crô, étude d'assainissement de la pompe à chaleur, audit des installations CVS (Chauffage / Sanitaire / Ventilation) et traitement de l'eau, étude sur le remplacement complet du système de désinfection de l'eau. Ces analyses ont permis d'obtenir d'autres perspectives d'améliorations techniques et énergétiques des équipements installés au Nid-du-Crô. Celles-ci seront inscrites dans le cadre de la planification financière 2018-2021 et feront l'objet d'un rapport détaillé soumis à votre Autorité.

Concernant un couvert provisoire du bassin extérieur, l'installation d'une bulle serait déraisonnable. Elle impliquerait en effet un investissement de plus de CHF 800'000 et des coûts d'exploitation supplémentaires de près de CHF 450'000, sans tenir compte des coûts imputables à l'accès au site pour les travaux, le montage et le démontage, le renforcement du sol et le stockage en été. D'autre part, cette option n'est pas adéquate sur le

plan écologique et le délégué à l'énergie de la Ville ne recommande pas ce type d'installation trop énergivore. Sans compter que le panorama et la vue seraient condamnés par une bulle géante d'une hauteur de 10 m. Il en est de même pour la mise en place d'une bâche la nuit pour diminuer la déperdition de chaleur, qui n'est pas adaptée. Le Service des sports de la Ville étant membre de l'Association des piscines de Suisse-Romande et du Tessin a d'ailleurs pu observer que de telles mesures n'existent nulle part ailleurs en Suisse. Le Red-Fish, club de natation avec lequel la Ville entretient de bonnes relations, a par contre proposé tout récemment une solution qui pourrait s'avérer fort intéressante. Prévue à Carouge et à Lancy, il s'agit d'une couverture submersible isolante qui repose au fond de la piscine lorsque les nageurs occupent le bassin, les lignes de couloir étant peintes dessus. Gonflée avec de l'air, elle remonte à la surface et couvre ainsi l'eau en dehors des heures d'ouverture. Nous étudierons attentivement cette solution, en étroite collaboration avec le Red-Fish et nous nous rendrons sur place pour l'examiner concrètement et voir dans quelle mesure elle est adaptée à notre situation.

Justification de la demande de classement

Comme vous pouvez le constater, notre Conseil n'a pas manqué de prendre les mesures nécessaires à la bonne gestion des piscines du Nid-du-Crô, aussi bien dans les intérêts de notre clientèle que dans le domaine de la consommation énergétique globale nécessaire au bon fonctionnement de cette infrastructure.

Du 13 janvier 2014 (no 309), du groupe PLR, par M. Félix Gueissaz et consorts, intitulée « La gare, plate-forme de correspondance de la Ville et du Canton : un nouveau quartier » (PV 2013, p. 1791, PV 2014, p. 1904) (Attribuée à la Direction de l'urbanisme).

« Le groupe PLR demande au Conseil communal d'étudier le quartier de la gare en fonction de l'évolution de ses missions actuelles et futures et cela en étroite relation avec les autres grands projets urbanistiques de la Ville ».

Mesures prises à ce jour

Le projet d'agglomération en préparation comporte plusieurs mesures concernant le quartier de la gare, pour certaines formulées lors de la démarche participative « Centre et Gare ». Ces dernières seront prochainement à l'étude ou le sont déjà, en collaboration avec les CFF: il s'agit de l'étude préliminaire concernant la passerelle Fahys – Espace de l'Europe, dont le mandat d'étude et la convention ont été acceptés par notre Conseil récemment, ainsi que l'étude de flux de la gare qui nous permettra de clarifier les aspects de mobilité dans ce secteur.

Etat de situation

La démarche participative « Centre et Gare » et les mesures inscrites au projet d'agglomération ne sont plus dissociables, notamment dans le secteur de la gare. Ainsi, les réponses aux propositions de la démarche nous seront apportées dans le cadre des études des mesures du projet d'agglomération. Ces études, sous forme d'avant-projet dans un premier temps, feront l'objet d'un rapport de demande de crédit au Conseil général avant la fin de cette année. Ce rapport déclinera la stratégie de mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération pour le secteur de la gare mais également pour tout le territoire communal. Les priorités, déjà fixées dans ce cadre, porteront sur l'aménagement de la place Blaise-Cendrars et la passerelle Fahys – Espace de l'Europe.

Justification de la demande de classement

Les études relevant des mesures inscrites dans le projet d'agglomération sont dépendantes du calendrier de la Confédération auquel la commune ne peut échapper. Nous inviterons dès lors votre Autorité à se prononcer sur un rapport de demande de crédit relatif au projet d'agglomération qui vous sera présenté cette année encore, et demandons le classement de cette motion dans le cadre du présent rapport.

Du 1er septembre 2014 (no 310), des groupes PopVertsSol et socialiste, par MM. Dimitri Paratte et Mouhamed Basse, intitulée « Comment encourager le cyclisme dans une ville en pente ? » (PV 2014, p. 2532, 2685) (Attribuée à la Direction de la mobilité).

« Les groupes PopVertsSol et socialiste demandent au Conseil communal d'étudier les possibilités d'offrir la gratuité aux vélos dans les funiculaires urbains de la Ville ».

Mesures prises à ce jour

La pratique du vélo dépend d'une multitude de facteurs : parcours envisagé, distance, bagages, force physique, dénivelé, coûts, possibilité de stationnement, alternatives, climat, itinéraires sécurisés, possibilité de combiner plusieurs activités, convictions personnelles, santé, etc. L'étude sur le comportement de mobilité de la population universitaire réalisée tout récemment avec l'UniNe livre une analyse pertinente de ces motivations. L'essor extraordinaire de Neuchâtelroule démontre que cette offre répond à bon nombre des éléments cités. A travers Neuchâtelroule nous poursuivons l'objectif fondamental, soit augmenter sensiblement la part modale du cyclisme dans notre ville. Le transport des vélos dans le bus est désormais autorisé, moyennant un titre de transport.

Etat de situation

En 2013, Neuchâtelroule a enregistré 13'000 locations, en 2016 nous avons atteint 52'000 (quatre fois plus) et en 2017 nous avons dépassé déjà début août les 50'000 locations. Le succès est entre autres dû à la bonne collaboration entre les communes du littoral, la densité du réseau, la qualité du service, son prix très bas – et le fait que le vélo est de plus en plus reconnu comme un moyen de transport pratique et agréable. Depuis juin 2016, les titulaires d'un abonnement annuel Onde Verte bénéficient d'une réduction de 20.- sur l'abonnement annuel Neuchâtelroule (qui revient à 40.- au lieu de 60.-). Cette combinaison d'abonnements permet de se déplacer en transport public sans devoir emporter le vélo : le client Neuchâtelroule peut laisser le vélo dans une borne, prendre le transport public souhaité, puis reprendre un autre vélo à l'arrêt équipé d'une borne de vélo en libre service. Cet engouement et la bonne visibilité des « vélos verts » légitime désormais de renforcer les mesures en faveur du cyclisme.

Au niveau cantonal, le Grand Conseil traitera prochainement le Plan directeur cantonal pour la mobilité cyclable (PDCMC) qui priorise certains itinéraires. Ceci dit, ce Plan ne prévoit pas d'aides financières importantes, ni un soutien pour la problématique des dénivelés.

Or, le dénivelé est certainement un facteur décourageant pour les cyclistes. Afin d'élargir le rayon d'utilisation quotidienne de la petite reine, nous avons demandé formellement à Onde Verte de clarifier, comme un premier pas, la reconnaissance des titres nationaux pour le transport de vélos. Nous avons obtenu la confirmation formelle qu'ils sont reconnus sur le réseau ferroviaire neuchâtelois et dans les bus de TransN.

Justification de la demande de classement

Depuis l'introduction d'une communauté tarifaire intégrale (CTI), la politique de tarification des transports publics est déterminée par Onde Verte qui réunit les cinq entreprises de transport actives dans le canton. La CTI est une organisation autonome qui redistribue les recettes entre elles et qui n'entre pas en matière pour des solutions individuelles, à l'échelle d'une commune.

Nous devons donc négocier avec Onde Verte des principes qui, d'un point de vue de rentabilité à court terme, risquent de réduire ses revenus. Appuyé par la présente motion et à l'occasion de la consultation sur le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC), notre Conseil a demandé à considérer la gratuité des vélos dans les funiculaires et les bus à la montée. Une estimation du coût théorique de l'opération est en cours de calcul.

La demande de la présente motion a également été formulée au cours de la démarche participative « Centre et Gare » et fait désormais partie du plan d'action en vue de la mobilité urbaine durable (cf. site internet www.demarcheparticipative-ne.ch, synthèse de l'atelier spécialisé « Mobilité en Ville » du 24.11.2015). Notre Conseil propose de classer la motion, mais s'engage à informer votre Autorité dès que les négociations avec Onde Verte auront produit un résultat.

Du 30 mars 2015 (no 311), des groupes socialiste et PopVertsSol, par MM. Philippe Loup, Julien Binggeli et consorts, intitulée « Insertion professionnelle : la Ville à la fois employeur et placeur » (PV 2014, p. 2815, PV 2015, p. 3292) (Attribuée à la Direction des ressources humaines).

« Dans un souci de réinsertion professionnelle, le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens afin d'offrir des opportunités de stages à des bénéficiaires de l'aide sociale, puis des emplois pour une durée déterminée au sein de l'Administration communale avec la finalité à terme de placement auprès d'employeurs privés ».

Mesures prises à ce jour

Les activités liées à l'insertion socioprofessionnelle ont débuté en 2001. Elles ont été centralisées en 2007, dans une structure ad hoc au sein du Service de l'action sociale en créant un secteur « Insertion » (1 à 1,5 EPT). Ces ressources, 2 professionnels spécialistes de l'insertion, ont permis de systématiser la prise en charge individualisée des bénéficiaires concernés par l'insertion. Ces activités spécifiques concernent notamment : photographie de la situation individuelle (emploi, santé, famille, etc.), bilan d'évaluation des acquis, optimisation de compétences (formation), placement en contrat d'insertion professionnelle (ISP), suivi et coordination du réseau. De 78 contrats ISP en 2001, nous sommes passés à 814 contrats en 2016.

Etat de situation

En 2016 :

- 78 personnes ont fait l'objet d'un contrat ISP dans les différents Services de la Ville de Neuchâtel (minimum 3 mois) ;
- 40 personnes ont fait l'objet d'un contrat ISP auprès d'une entreprise privée ;
- Le reste des usagers a été placé dans des services publics, parapublics ou mesures subventionnées, soit 280 personnes ;
- Le nombre de personnes suivies en 2016 est d'environ 550 personnes pour 814 contrats ISP ;

Par ailleurs, toujours en 2016 :

- 77 personnes ont été recensées ayant trouvé un emploi rémunéré ;
- 11 personnes ont bénéficié d'une formation ou d'un apprentissage ;
- 6 personnes ont bénéficié de prestations AI.

L'expérience démontre que les placements en contrat ISP auprès de la Ville de Neuchâtel peuvent fonctionner avec succès. En effet, nous avons eu l'occasion de placer des personnes avec des profils différents, certaines ont pu être engagées comme collaborateurs salariés auprès de services communaux (aide-comptable, concierge, animateur pour le SEMO, service informatique, apprentissage).

Toutefois, le Service de l'action sociale ne pourrait pas proposer des usagers répondant aux critères de tous les postes régulièrement mis au concours à la Ville de Neuchâtel.

Justification de la demande de classement

Les efforts déployés en matière de réinsertion socioprofessionnelle par notre Conseil portent leurs fruits et nous incitent à poursuivre dans la voie engagée.

Pour preuve, un montant de 20'000 francs a été inscrit au budget 2017 pour permettre de financer des formations à des bénéficiaires de l'aide sociale qui ne pourrait pas se les faire financer par un autre moyen.

Notre Conseil restera par ailleurs très attentif à la mise en place au niveau cantonal du *New Deal* qui devrait en partie redistribuer les rôles grâce à la restructuration du Service de l'emploi avec, d'une part, une nouvelle collaboration avec l'ORP, d'autre part, l'introduction de la mesure PACTE (intégration professionnelle pour demandeurs d'emploi plus proche du marché du travail).

Du 11 janvier 2016 (no 312), des groupes socialiste et PopVertsSol, par Mme Anne-Dominique Reinhard, M. Dimitri Paratte et consorts, intitulée « Permettre et optimiser la récupération des objets réutilisables » (PV 2015, p. 3997, PV 2016, p. 4116) (Attribuée à la Direction des infrastructures).

« Les groupes socialiste et PopVertsSol demandent au Conseil communal d'étudier la possibilité d'ouvrir un espace à la déchetterie des Plainnes-Roches ou ailleurs de récupération des objets toujours utilisables ».

Mesures prises à ce jour

Le Service de la voirie a développé, depuis janvier 2017, un partenariat avec le Centre social protestant (CSP), les Ateliers Phénix et Emmaüs pour la récupération des déchets réutilisables. Cette prestation est offerte sur le site de la déchetterie de Plainnes-Roches. Deux jours par semaine (jeudi et vendredi) et à tour de rôle, ces associations à but social récoltent et valorisent les objets encore utilisables.

Etat de situation

Un premier bilan positif a été présenté en conférence de presse le 7 août dernier. 1,3 tonne hebdomadaire a été récupérée par les trois associations entre février et avril, en soulignant l'excellent accueil des usagers à ce comptoir et en concluant à la volonté de poursuivre l'expérience. Les horaires de desserte du comptoir ont été adaptés pour répondre davantage aux besoins de la population.

Pour rappel, la déchetterie est ouverte du lundi au samedi et est disponible plus de 47 heures par semaine. De plus, un service de collecte à domicile est proposé contre rétribution par les Ateliers Phénix et destiné principalement aux personnes ne disposant pas de véhicule.

Zone d'échange « troc » entre particuliers

Le troc avait été admis à l'ouverture de la déchetterie en 2003 et abandonné rapidement suite à de vives altercations, même physiques, entre particuliers, pour récupérer des objets. La présence de professionnels d'antiquité, voire de revendeurs qui faisaient le pied de grue sur le site a vite été ingérable pour les collaborateurs du site.

La déchetterie est devenue au fil du temps une véritable « entreprise » nécessitant une parfaite organisation et la mise en place de mesures de sécurité compte tenu de l'importance des flux de déchets et des 140'000 utilisateurs annuels dénombrés.

Le troc entre particuliers peut être proposé sur des sites moins étendus ou dans des déchetteries de village par exemple, sans besoin de surveillance particulière a priori, ce qui n'est évidemment pas le cas à la déchetterie de Plaines-Roches.

Plusieurs trocs existent aujourd'hui et sont organisés par des associations de quartier, des privés ou encore des associations caritatives. Nous pourrions par exemple, étudier la mise à disposition d'un espace clairement défini à Plaines-Roches et sous la responsabilité des organisateurs, selon un calendrier à définir.

Justification de la demande de classement

La collaboration avec le CSP, Emmaüs et les Ateliers Phénix sera reconduite compte tenu du bilan très positif constaté.

Les tâches de la commune consistent à trier, organiser et traiter les déchets urbains tout en respectant les normes environnementales en vigueur. Le Conseil communal ne souhaite pas formaliser une nouvelle zone destinée au troc dans le contexte d'exploitation contraignant de la déchetterie. Une telle prestation pourrait par contre être encouragée et facilitée par les services de la Ville concernés pour les quartiers qui le souhaitent.

Nous espérons avoir répondu de manière satisfaisante concernant la motion no 312 et c'est dans cet esprit que nous vous prions de bien vouloir classer cette motion.

2.2. Postulats

Du 4 novembre 2002 (no 125), de Mme Anne Tissot et consorts, en matière de stationnement sur le domaine privé communal (PV 2002, p. 2713, 2746, 2798, 3679, 3683) (Attribué à la Direction de la mobilité).

« Le Conseil communal est prié de dresser un état des lieux des places de stationnement mises à disposition des employés de la Ville et, dans les cas où elles ne sont pas utilisées pour des raisons professionnelles avérées, d'étudier la possibilité de les rendre payantes selon les mêmes critères définis pour les pendulaires dans le plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel ».

Mesures prises à ce jour

Notre Conseil a clairement indiqué sa volonté de prioriser l'utilisation des transports publics et la mobilité douce, tant pour les déplacements pendulaires de ses employés que pour leurs déplacements professionnels. A titre d'exemple, sur la place au nord de l'Hôtel communal toutes les places de stationnements sont publiques et payantes, la place au sud a été transformée en un espace public avec 5 places réservées aux voitures électriques partagées de l'Administration. Les différents secteurs géographiques d'activités des services de la Ville sont analysés et des solutions spécifiques apportées. Par exemple, le problème du parcage illicite sur l'esplanade de la Maladière est désormais réglé : nos pompiers de piquet disposent de places dans le parking au sous-sol et la copropriété posera une barrière à la fin de l'année interdisant tout parcage en dehors des événements autorisés. Les analyses du secteur du Verger-Rond (CEG et SIEN) et du secteur de Vauseyon (voirie) sont en cours et aboutiront à des plans de mobilité.

Etat de situation

Les collaborateurs de la Ville sont répartis sur plusieurs lieux géographiques et représentent une grande variété des profils et métiers différents. Des solutions adaptées et cohérentes doivent être mises en place pour répondre aux contraintes spécifiques des différents services.

Le conseil en matière de mobilité est une activité permanente du Service de la mobilité. Le service accompagne la mise en place de plans de mobilité qui intègrent toutes les dimensions d'une mobilité

professionnelle efficace et durable. Les réflexions en matière de besoin de stationnement sont évidemment menées dans ce cadre.

Une première phase de recensement des places de stationnement a été effectuée en collaboration avec le Service des domaines qui gère les propriétés de la Ville. S'il peut subsister quelques exceptions liées à des tâches ou missions particulières et des éléments ponctuels à corriger, la règle veut qu'aucun collaborateur ne dispose d'une place de stationnement attribuée et/ou gratuite.

Justification de la demande de classement

Notre Conseil a fait siens les principes évoqués par le postulat et entrepris les adaptations nécessaires. Il prévoit à l'intention de votre Autorité un rapport informant sur la stratégie globale en matière de mobilité des employés, sur les résultats d'un large sondage mené en 2016, ainsi que sur les solutions spécifiques pour certains sites, horizon fin 2017.

Du 12 janvier 2004 (no 127), du groupe popecosol, par Mme Eliane Henry-Mezil et consorts, intitulé « Pour une conception écologique et sociale du site de la brasserie Muller » (PV 2003/2004, p. 4188, 4237, 5532, 5536) (Attribué à la Direction de l'urbanisme).

« Le Conseil communal est prié d'étudier les caractéristiques écologiques et sociales du site de la brasserie Muller, puis d'établir un bilan et de proposer des mesures dans la perspective d'une occupation optimale des lieux par les locataires ».

Mesures prises à ce jour

Depuis l'adoption de cette motion, de très importants travaux de transformation ont été entrepris; ils ont été effectués pour la plupart avant l'arrivée des locataires actuels. Dans la majorité des cas, ces locataires ont été choisis par votre Autorité lors des acceptations de crédits de construction pour transformer, assainir et aménager les locaux selon l'affectation proposée. L'occupation optimale des lieux par les locataires s'est développée d'elle-même grâce à la compatibilité entre les différents acteurs et selon la destination prévue du site. Votre Autorité a été régulièrement informée de cette évolution, en particulier à travers la Commission de la politique culturelle ou directement à l'occasion des comptes.

Etat de situation

Les transformations successives ont métamorphosé la friche de ces bâtiments d'hier en un site socioculturel majeur de la ville de Neuchâtel aujourd'hui. En ce qui concerne son bilan social, le site accueille des acteurs culturels, économiques et sociaux sachant cohabiter et s'épanouir ensemble. Du point de vue de son bilan écologique, le site est devenu particulièrement performant: l'isolation, le changement des portes et fenêtres, le nouveau système de chauffage ne sont que quelques exemples des nombreuses mesures mises en place. On soulignera aussi que le chantier lui-même a été encadré par des conditions prenant en compte l'élimination des déchets et l'utilisation de produits non issus de la pétrochimie pour les peintures et crépis. Une demande de nouvelle autorisation d'exploitation et de mise en conformité sécuritaire de la Case à Chocs est actuellement menée en parallèle d'une étude d'agrandissement du Théâtre de la Poudrière. Afin de respecter les prescriptions du nouveau droit cantonal pour obtenir une autorisation d'exploitation permanente de la Case à Chocs, différents projets sont actuellement à l'étude dans une vision globale du lieu, avec

notamment un nouvel escalier de secours, le rehaussement du théâtre et la création d'une terrasse pour le restaurant et d'un espace fumeur extérieur, orienté de façon à réduire les nuisances sonores avec le voisinage.

Justification de la demande de classement

La Ville de Neuchâtel et l'ensemble des partenaires impliqués ont redonné vie à ce lieu étonnant et exceptionnel de l'histoire industrielle de la région. Si certaines améliorations sont encore possibles, elles concernent principalement des phénomènes inhérents à l'affectation de ce type de lieux telles que les incivilités diverses. Notre Conseil juge aujourd'hui que la réponse à cette motion est donnée *de facto* par le succès du lieu.

Du 27 septembre 2004 (no 136), du groupe popecosol, par Mme Dorothée Ecklin et consorts, intitulé « Pour une nouvelle conception du trafic automobile de transit en ville de Neuchâtel » (PV 2003/2004, p. 4636, 4649, 283, 302) (Attribué à la Direction de la sécurité).

« Le Conseil communal est prié d'étudier, dans le cadre du réaménagement du site de la Maladière, les voies et moyens de modérer au maximum le trafic automobile de transit sur l'axe sud est/ouest, soit entre le Quai Philippe-Godet et la rue des Falaises, en passant par la place d'Armes, la place Alexis-Marie-Piaget et l'Avenue du 1er-Mars, tout en donnant davantage de place à la mobilité douce (deux-roues, etc.), en favorisant la circulation des transports publics et en offrant un accès plus direct et plus convivial aux piétons entre le centre ville (zone piétonne) et le bord du lac. »

Mesures prises à ce jour

Le trafic automobile transitant par le centre-ville est une préoccupation récurrente du Conseil communal. De manière plus large et concertée, la conception du trafic automobile est un sujet étudié depuis plus d'un demi-siècle par les autorités de la Ville, du Canton et de la Confédération. Les premiers projets de transit du trafic routier datent de la fin des années 1950.

Pour rappel, les tunnels reliant Serrières à Monruz sont en fonction depuis le 18 juin 1993, cette traversée permet de résoudre le problème de transit par le centre-ville et de relier les principaux axes autoroutiers à l'est et à l'ouest du Littoral. Cette construction autoroutière de 6,5 km marque une étape importante pour les habitants de la ville de Neuchâtel et permet de canaliser une partie des 26'000 véhicules qui traversent tous les jours la ville de Neuchâtel.

Etat de situation

Le postulat demande un meilleur partage entre tous les utilisateurs de la chaussée. Cette thématique a été abordée dans le rapport relatif au projet de réaménagement de la Place Numa-Droz en 2012. Un projet de circulation, de stationnement et de réaménagement de l'espace public était présenté et un équilibre entre les différents usagers du centre-ville était recherché. Après référendum, ce projet a été refusé par le peuple en 2013.

Par la suite, il a été décidé, au travers d'une démarche participative, que des ateliers spécialisés seraient créés pour trouver des solutions adéquates. La problématique soulevée dans ce postulat a donc été traitée de manière plus large dans les ateliers « Centre et Gare » et « Centre et Rives ». Il s'agit de trouver une harmonie entre les différentes formes de mobilité : piétons, vélos, transports publics et individuels et les accès au centre-ville.

L'atelier « Centre et Gare » a été lancé en 2015. Après une séance d'information publique, les acteurs spécialisés de la mobilité et des espaces publics ont imaginé 34 propositions de mesures dont 27 ont été adoptées par consensus par l'ensemble des participants. La plupart de ces mesures ont ensuite été reprises par notre Conseil afin de les étudier de manière plus détaillée. Une synthèse des résultats est disponible sur le site internet de la Ville. Un rapport de demande de crédit d'étude au Conseil général est en préparation et sera présenté au 1^{er} semestre 2018. La plupart de ces mesures font partie du projet d'agglomération de 3^{ème} génération. La décision quant au cofinancement sera prise par les Chambres fédérales en 2019. Elles feront partie de la planification des investissements 2018-2021.

Justification de la demande de classement

Ce postulat peut être classé car les thèmes soulevés, notamment le trafic de la place Numa-Droz et les accès Est-Ouest, sont abordés dans le cadre des démarches participatives initiées depuis 2015 et une planification de mise en œuvre est en cours d'une manière transversale au sein du Conseil communal.

Le plan de circulation est également évalué régulièrement et développé en respectant la « clause du besoin », demandée par le Conseil général lors de son adoption en juin 2008. Une collaboration régulière est d'ailleurs instaurée avec la Commission « mobilité et stationnement ».

Notre Conseil reste néanmoins attentif à toutes modifications perceptibles. Les thèmes soulevés dans le postulat sont traités actuellement dans des instruments de planification et programmes d'actions prévus à l'échelle communale, cantonale et même fédérale.

Une vision générale a été définie dans le cadre de l'élaboration des projets d'agglomération pour l'ensemble du Littoral. Les mesures qui en découlent, soutenues par le fonds d'agglomération de la Confédération, vont permettre de mettre en œuvre une politique concertée avec les communes voisines.

Parallèlement, mais de manière coordonnée, un plan de mobilité à l'horizon 2030 a été plébiscité par la population cantonale le 28 février 2016. De cette démarche est issue un Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) qui sera prochainement présenté au Grand Conseil pour mettre en place un réseau cycliste régional intégrant notre agglomération.

A l'échelle locale, le programme politique a mis un accent particulier sur l'intégration de la thématique de la mobilité dans les domaines de la planification urbaine. Les actions inscrites dans le cadre des projets d'agglomération ainsi que celles développées par les démarches participatives et les plans d'aménagement des quartiers vont se greffer à la structure régionale.

Les concepts de circulations locales s'appuient sur cette vision régionale. Nous adaptons en conséquence notre espace public afin que les différentes mobilités puissent coexister et soient compatibles avec les projets d'aménagement locaux.

Notre Autorité met un accent particulier sur le développement de la mobilité douce (p. ex. Neuchâtelroule et vélostation à la gare), sur l'ouverture des accès au lac (p. ex Serrières Sud), sur la requalification des espaces urbains (p. ex secteur Microcity), sur la limitation du trafic de véhicules dans le centre-ville (p. ex P+R de Serrières, du Nid-du-Crô et de Pierre-à-Bot). Depuis cette année, le Service des infrastructures a mis en place un monitoring de toutes les circulations à l'échelle communale. Il intègre des comptages des différents modes aux carrefours de la ville, permettant de suivre l'évolution des mobilités et d'accompagner les planifications et dimensionner les futurs projets.

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons d'accepter le classement de ce postulat de 2004 dont le contenu a été largement intégré dans les processus en cours.

Du 1^{er} novembre 2004 (no 137), du groupe popecosol, par Mme Dorothee Ecklin et consorts, intitulé « Pour un suivi conséquent de l'état de la pollution de l'air en ville de Neuchâtel » (PV 2003/2004, p. 4615, 4644, 381, 395) (Attribué à la Direction de l'environnement).

« Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens de contrôler périodiquement la pollution de l'air et le niveau sonore dans le quartier de la Maladière, notamment aux abords du futur stade et de la sortie de l'autoroute ».

Mesures prises à ce jour

Notre approche de l'état de la qualité de l'air concerne l'ensemble de la ville de Neuchâtel en particulier les secteurs en lien avec les axes principaux de circulation et les générateurs de trafic, notamment le secteur de la Maladière. Nous nous intéressons également aux secteurs influencés par les trois nœuds autoroutiers (Nid-du-Crô, cuvette de Vauseyon et Serrières-sud). De plus, le Service cantonal de l'énergie et de l'environnement (SENE) a mis en place une station de référence de la qualité de l'air située à l'avenue de la Gare. Cette station mesure en continu des indicateurs de la qualité de l'air depuis 1990.

En ce qui concerne le chantier de la Maladière qui faisait l'objet de ce postulat, le monitoring environnemental a été conséquent : nous avons mis en place un réseau d'appareils de mesure permettant de mesurer la qualité de l'air, le bruit, l'impact sur l'écoulement des eaux souterraines. Ce monitoring a été mené conjointement avec le SENE. Un dispositif analogue a été installé pour le chantier Microcity. Par ailleurs, depuis Expo.02. dans le cadre des chantiers effectués sur la ville de Neuchâtel, nous exigeons que les machines de chantiers de plus de 18 KW soient équipées de filtres à particules. Cette mesure est plus contraignante que les ordonnances fédérales qui ne l'ont exigé que sur les nouvelles machines à partir de 2010.

En 2016, toujours en collaboration avec le SENE, nous avons installé une station de mesure des particules fines (PM10) à la rue de l'Écluse dans le secteur de Prébarreau. L'objectif est d'avoir une évolution horaire sur une longue période dans un secteur potentiellement critique (trafic, proximité de l'échangeur autoroutier de Champ-Coco, situation encaissée). À l'issue d'une année de prise de mesures, les résultats vont être corrélés avec la station de référence de l'avenue de la Gare et les conditions météorologiques.

Etat de situation

Après 27 ans de mesures à la station de référence, il est possible de prendre un peu de recul et d'analyser l'évolution de la qualité de l'air et de mesurer l'impact de l'application des normes et lois en matière de protection de l'air. Avec la réglementation sur la diminution du soufre dans les carburants, les émissions de dioxyde de soufre ont très fortement baissé, à tel point que depuis 2006, ce paramètre n'est plus mesuré. L'évolution de la concentration en dioxydes d'azote (NO₂) s'est également infléchie depuis 1990. Les mesures d'ozone ont par contre une légère tendance à la hausse, la moyenne annuelle était d'environ 45 en 1990 et aux alentours de 50 µg/m³ aujourd'hui.

Depuis 2008, une légère baisse des particules fines a pu être observée avec des valeurs de l'ordre de 19 µg/m³ en 2008 et 15 µg/m³ actuellement. Des particules encore plus fines vont compléter ce monitoring et probablement les normes fédérales (il s'agit des particules inférieures à 2.5 µg). Ces particules peuvent passer directement dans la circulation sanguine par les poumons. Elles sont donc des vecteurs de transport de polluants dans l'organisme.

Malgré une augmentation de la circulation, l'état global de la qualité de l'air n'est pas alarmant à Neuchâtel. Nous devons toutefois poursuivre nos efforts dans les actions à mettre en place et dans le suivi plus fin de l'évolution de la qualité de l'air dans les secteurs sensibles tels que le secteur de l'Écluse.

Justification de la demande de classement

L'interpellation ciblait un contexte particulier en prévision du chantier de la Maladière. Le Service cantonal de l'environnement prévoit d'actualiser son plan de mesures pour la protection de l'air. Il s'agit d'un organe contraignant découlant de l'application de l'ordonnance de la protection de l'air (OPAIR). Ce plan regroupe des actions à mener en cas de dépassement des normes. Les collectivités sont tenues de suivre ces directives. Lorsque ce plan de mesures sera adopté par le Canton, nous présenterons à votre Autorité un rapport d'information générale sur l'évolution de la qualité de l'air en ville de Neuchâtel. Au vu des réponses qui vous sont données ici, nous proposons de classer ce postulat qui n'est plus d'actualité selon son développement écrit.

Du 1^{er} septembre 2008 (no 148), du groupe PopVertsSol, intitulé « Encouragement aux investissements immobiliers en matière de protection de l'environnement », PV 2007/2008, p. 3983, 265, 272, PV 2015, p 3516, PV 2016, p. 4805) (Attribué à la Direction de l'urbanisme).

« Le Conseil communal est prié d'étudier la possibilité d'encourager les investissements immobiliers consentis en matière de protection de l'environnement et d'économie d'énergie selon des critères et des standards reconnus, soit dans le cadre de la nouvelle réglementation concernant les contributions et les taxes d'équipements de terrains constructibles, soit par d'autres mesures et moyens à définir ».

Mesures prises à ce jour

Suite à l'analyse approfondie par nos services, il s'est vérifié que la réglementation évoquée dans ce postulat concerne les taxes causales ou de contributions liées au financement d'équipements publics (voiries et réseaux divers) ; son mécanisme de financement ne permet pas d'utilisation pour le subventionnement indirect des réalisations privées.

En revanche, depuis le dépôt du postulat, les conditions cadres et les encouragements offerts par la Ville de Neuchâtel en matière d'énergie et d'environnement ont fait un bond en avant : on peut rappeler ici à titre d'exemple l'adoption du rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la 7^e étape Cité de l'énergie – stratégie énergétique 2035. Ce rapport répond d'ailleurs en partie à plusieurs attentes qui se trouvaient au fondement du postulat : subventions, soutien à l'énergie solaire, etc.

Etat de situation

Du point de vue de la thématique énergétique, suite à la votation fédérale sur la stratégie énergétique 2050, le canton va réviser sa loi cantonale sur l'énergie et son règlement d'exécution. Ce changement de la politique cantonale aura un impact et demandera des ajustements de la part de la Ville. Partant du constat que l'ensemble de la législation fédérale a été revu et que la loi cantonale est en cours d'adaptation, la Ville ne peut plus se prononcer sur les bases légales qui étaient en vigueur sur cette thématique au moment du dépôt du postulat.

En ce qui concerne la question environnementale, les bases légales qui permettraient une action en matière de défiscalisation de certains

investissements ou d'octroi de bonus en matière d'aménagement du territoire ne relèvent pas de la compétence communale, mais de celle de l'État.

Justification de la demande de classement

Plus pertinent par rapport à ce qui existe et par rapport à la politique menée depuis 10 ans.

Notre Conseil a constaté que la réponse au postulat ne pouvait ni relever du cadre législatif évoqué, ni de sa compétence en cas de recherche d'autres cadres légaux. En revanche, la situation actuelle en matière de soutien à l'efficacité énergétique et à la préservation de l'environnement (on peut rappeler ici l'adoption récente du rapport du Conseil communal au Conseil général concernant sa politique en faveur de la biodiversité) a fait un chemin considérable, en très grande partie grâce à votre Autorité. Aussi, notre Conseil vous propose-t-il le classement de ce postulat.

Du 3 mars 2009 (no 152 bis), des groupes socialistes du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel, intitulé « Pour une meilleure utilisation des transports publics : introduction de la règle du «prendre avec» » (PV 2009, p. 909, 925, 939) (Attribué à la Direction de la mobilité).

"A Berlin, la voiture est rare et les nuisances qu'elle provoque (bruit, pollution, etc.) également. Les sorties en couple, les virées en famille, se font systématiquement en métro ou en bus, plutôt qu'en voiture. L'explication est simple : les jours de la semaine dès 20h, et les dimanches et jours fériés, les titulaires d'un abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel peuvent emmener avec eux un adulte, deux enfants et même un chien. Force est de constater qu'hors des heures de pointe, contrairement à ceux de Berlin, nos bus circulent trop souvent quasi à vide. Cela peut et doit changer, en particulier si on tient compte du fait que les sociétés de transports publics sont financées par les collectivités publiques.

Afin de :

- *favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports publics*
- *réduire les nuisances induites par les voitures en ville*
- *réduire le coût des transports « courte distance » pour les familles*
- *obtenir une meilleure utilisation des bus hors des heures de pointe (soir et week-end),*

les groupes socialistes des 3 Conseils Généraux des villes du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel, dans le cadre des développements futurs de la Communauté tarifaire Onde Verte, demandent aux exécutifs d'étudier tous les moyens à leur disposition, en particulier leurs participations dans les conseils d'administrations et/ou leurs relations avec les sociétés de transports publics, pour obtenir qu'une règle du "prendre avec" soit introduite sur le réseau de transports publics desservant les territoires communaux. Concrètement, bien des personnes n'utilisent que peu les transports publics pour la simple raison qu'ils ne peuvent pas emmener de passagers. Afin de lutter contre cet état de fait, nous demandons à nos exécutifs d'étudier les voies et moyens :

- *de créer un nouveau type de titre de transport Onde Verte reprenant de manière plus large les possibilités offertes par la "carte junior" au niveau national (par exemple : gratuité de la carte, extension de l'âge limite au-delà de 16 ans, possibilité pour*

- les enfants de voyager avec d'autres adultes que leurs parents, etc.)*
- *d'offrir, à l'instar de ce qui se fait à Berlin, à tout porteur d'un abonnement la possibilité d'inviter deux passagers à "partager son transport public" hors des heures de pointe (par exemple les samedis et dimanches, et dès 19h00 en semaine).*

Avec de telles possibilités, les transports publics gagneraient en compétitivité par rapport aux transports individuels. On pourrait donc espérer voir leur utilisation augmenter de manière substantielle".

Mesures prises à ce jour

La Ville mène une politique active pour favoriser le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce. Faciliter l'accès de notre population aux titres de transport et surtout les abonnements en fait partie. Depuis 2002, la Ville subventionne l'achat des abonnements adultes en ramenant leur coût au tarif junior resp. AVS. En 2015, l'introduction de l'action-phare de la législature en faveur des jeunes, l'AboAdo, a augmenté de plus de 80% les détenteurs jeunes d'un abonnement annuel. De plus, nous avons réalisé le principe du « prendre avec » pour le système de vélos en libre service, VeloSpot. En effet, un abonnement (60.-/an) permet d'ouvrir cinq vélos, une possibilité fort appréciée et utilisée par les abonnés.

Etat de situation

Depuis l'introduction d'une communauté tarifaire intégrale, la tarification des transports publics est déterminée par Onde Verte qui réunit les cinq entreprises de transport actives dans le canton. L'Onde Verte est une organisation autonome qui redistribue les recettes entre ses membres et qui n'entre pas en matière pour des solutions individuelles, à l'échelle d'une commune.

La Ville de Neuchâtel n'a donc pas la compétence de modifier des tarifs et des règles, à moins de subventionner sa propre population. Elle peut se faire entendre indirectement via le Conseil d'administration de TransN, membre d'Onde Verte. Toutefois, comme les décisions d'Onde Verte sont prises à l'unanimité, la marge de manœuvre et les perspectives d'introduire la règle du « prendre avec » dans le réseau d'Onde Verte sont plus que faibles.

Justification de la demande de classement

La modification de tarification ou la création d'un nouveau titre de transport n'est pas de la compétence communale. C'est pourquoi le Conseil active tous les leviers possibles en faveur du transfert modal et ceci avec un succès certain, dans l'esprit du présent postulat.

Du 18 octobre 2010 (no 160), du groupe PLR, par Mme Amelie Blohm Gueissaz et consorts, intitulé « Un Maillon indispensable doit être fiable » (PV 2010, p. 765, 777, 836, 1583, 1607, 1616, 1620) (Attribué à la Direction de la mobilité).

"Le groupe PLR demande au Conseil communal de faire une analyse approfondie des coûts et profits du Fun'ambule et d'élaborer différents scénarios pour le futur".

Mesures prises à ce jour

La Direction de la mobilité a mandaté TransN pour mener une expertise sur la valeur de l'installation. Cette expertise est fondamentale afin de pouvoir évaluer les différents scénarios sur l'avenir du Fun'ambule. Toutefois, TransN a dû prioriser plusieurs projets stratégiques, tels que le remplacement des rames du Littorail ou encore la mise en place de l'horaire 2016 avec la cadence à la demi-heure. La gestion technique du Fun'ambule est désormais bien rodée et les seules interruptions de service sont dues aux révisions imposées par la réglementation fédérale. En vue de l'échéance de la concession fédérale fin 2018, nous faisons pression pour obtenir cette expertise comme un élément de décision.

Etat de situation

Le Fun'ambule transporte annuellement 1'200'000 passagers. TransN, par convention, est chargé de l'entretien et de l'exploitation du Fun'ambule conformément aux législations fédérales. Les problèmes rencontrés au cours des premières années de fonctionnement sont définitivement résolus. Les résultats financiers pour la Ville de Neuchâtel sont équilibrés et présentent même des légers excédents de recettes depuis 2013. Il n'y a donc pas d'impératif de songer dans un avenir proche à une modification fondamentale de ce moyen de transport.

Cet état de fait nous permet donc d'intégrer le Fun'ambule pleinement dans les réflexions stratégiques en faveur d'une mobilité urbaine durable et l'aménagement des espaces publics. Lors du processus Centre & Gare, le Fun'ambule a été reconnu comme l'entrée sud de la gare, à proximité de l'université et des rives, une entrée qui mérite d'être davantage valorisée. Une mesure dans ce sens a été intégrée dans le projet d'agglomération de 3^e génération. De plus, le lien entre la gare CFF et le Littorail créé par l'existence du Fun'ambule est l'argument fondamental pour obtenir la prolongation du Littorail dans le cadre de Prodes, le processus fédéral finançant les infrastructures ferroviaires. En

2019, nous devrions connaître la décision fédérale tant pour le financement de la ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel ainsi que la prolongation du Littorail.

Justification de la demande de classement

Nous proposons de classer le présent postulat, étant donné que la question sur la fiabilité du Fun'ambule ne se pose plus. Nous reviendrons devant votre Autorité, quand l'expertise mandatée ainsi que l'analyse des décisions attendues dans le cadre de Prodes aboutiront à des projets concrets.

Du 6 mai 2013 (no 170), des groupes PLR et socialiste par Mme et M. Jean-Charles Authier, Sabrina Rinaldo Adam et consorts, intitulé « Pour accroître l'offre en place de parc lors d'événements particuliers au centre-ville » (PV 2012, p. 497, 518, 533, PV 2013, p. 1057, 1064) (Attribué à la Direction de la sécurité).

« Le Conseil communal est prié d'étudier les mesures propres à faciliter l'accès des automobilistes au centre-ville lors d'événements à caractère commercial ».

Mesures prises à ce jour

Lors d'événements particuliers ou de manifestations se déroulant au centre-ville, des mesures visant le parcage en périphérie ou l'usage des transports publics sont favorisées afin de faciliter l'accès des visiteurs. Par exemple lors de la Fête des Vendanges ou pendant les ouvertures nocturnes des magasins en fin d'année.

Etat de situation

Le concept de gestion prévu dans la 3^{ème} étape du plan de stationnement, mis en place en 2008, propose de mieux satisfaire chaque usager et garantir une offre de stationnement efficace à proximité des bâtiments publics ou des commerces. A cet effet, une réorganisation des régimes de stationnement est instaurée et permet aux résidents de bénéficier d'une place de parc à proximité de leur domicile, au moyen d'une vignette par véhicule. Pour les visiteurs et les clients du centre-ville, il est prévu des places de stationnement limitées à 90 minutes permettant une meilleure rotation des places. Quant aux visiteurs de longues durées, ils peuvent bénéficier de cartes « visiteurs ». Certaines catégories d'usagers peuvent également bénéficier de badges « entreprise » et les pendulaires utiliser les parkings décentrés comme Serrières, Panespo ou le Nid-du-Crô.

Trois sites «Park and Ride» (P+R) sont aujourd'hui opérationnels au nord, à l'est et à l'ouest de la ville. Cela permet aux usagers détenteurs de l'abonnement « Onde Verte, 2 zones » des Transports Neuchâtelois (TransN) d'y stationner gratuitement.

Le postulat demande un accroissement du nombre de places de parc lors d'événements à caractère commercial. Or l'espace de stationnement est non extensible au centre-ville. Toutefois, même si les véhicules sont en augmentation, les habitudes des citoyens évoluent également, tout comme les modes de transport.

Prenons l'exemple de la Fête des Vendanges. On constate que depuis 2008, le stationnement n'est plus organisé sur la partie ouest de Neuchâtel, ceci même avant l'adoption définitive du plan de stationnement. En effet, l'utilisation accrue des transports publics, l'amélioration de l'offre ainsi que la gestion du stationnement et la création du Parking de la Maladière ont permis cette transition positive. L'évolution des mentalités et le durcissement de la LCR face à l'alcool au volant a changé le mode de fonctionnement des usagers et modéré l'utilisation de la voiture lors des manifestations.

A relever aussi que la philosophie de la 3^{ème} étape du plan de stationnement, en cohérence avec la politique de mobilité de la Ville, vise plutôt à se délester de sa voiture au profit des transports publics pour se rendre au centre-ville ou à une manifestation.

Toutefois, nous pouvons rappeler la création relativement récente des parkings souterrains privés à proximité du centre-ville et le nombre de places offertes.

| | | |
|----------------------|----------------|-----|
| - Parking Pury | nb de places : | 409 |
| - Seyon | nb de places : | 395 |
| - Port | nb de places : | 418 |
| - Maladière | nb de places : | 864 |
| - Gare | nb de places : | 172 |
| - Ecluse 2000 | nb de places : | 150 |
| - Espace de l'Europe | nb de places : | 270 |

Au total, 2'678 places sont disponibles en parking couvert en gestion privée.

Pour l'occupation des parkings publics à barrières, vous trouverez les détails des chiffres en % dans le tableau ci-dessous (2017 en gras et 2016 entre parenthèse) :

| Piscines / 337 places : | Panespo / 196 places : | Serrières / 217 places mise en service le 12.12.2016 |
|---|---|---|
| <i>Sur 24 heures : 22.14 (27.50) %</i> | <i>Sur 24 heures : 48.35 (33.40) %</i> | <i>Sur 24 heures : 33.35</i> |
| <i>De 07h00 à 21h00 : 31.58 (37.22) %</i> | <i>De 07h00 à 21h00 : 59.91 (46.24) %</i> | <i>De 07h00 à 21h00 : 38.28</i> |
| <i>De 21h00 à 07h00 : 8.88 (12.81) %</i> | <i>De 21h00 à 07h00 : 30.90 (14.25) %</i> | <i>De 21h00 à 07h00 : 25.39</i> |
| <i>Pic d'occupation : 51.61 (58.84) %</i> | <i>Pic d'occupation : 92.51 (71.75)%</i> | <i>Pic d'occupation : 54.61</i> |

Justification de la demande de classement

Comme on le constate ci-dessus, l'offre en places de stationnement est assez élevée en ville de Neuchâtel. En réponse à ce postulat, notre Conseil n'entend pas étendre son offre. En effet, il est plutôt favorable à une diminution de la circulation et du trafic de transit, c'est pourquoi il a mis en place une gestion du stationnement efficace. Cette politique est aussi une manière d'encourager les transports publics car la disponibilité ou non d'une place de parc détermine le choix du mode de transport.

Toutefois, lors de manifestations particulières, des mesures sont prises pour améliorer le stationnement, comme par exemple lors des ouvertures nocturnes précédant les fêtes de fin d'année avec des places de stationnement supplémentaires au sud du Collège Latin.

Pour de nombreuses manifestations, il n'est par contre pas conseillé de venir en voiture pour des raisons évidentes de surcharge et pour garantir aussi un retour en toute sécurité. La Ville de Neuchâtel soutient ainsi les courses spéciales en transports publics (Fête des Vendanges, FestiNeuch, etc.).

Depuis 2011, en partenariat avec les Villes du Locle et la Chaux-de-Fonds ainsi que le Service cantonal des transports, une ligne de bus nocturne a été mise en place reliant les 3 villes du Canton. Nous avons ainsi un véritable réseau nocturne permettant aux noctambules de rentrer en toute sécurité.

Des partenariats avec des manifestations ont également vu le jour afin de placer des bornes « Neuchâtelroule » devant l'entrée de ces dernières et de mettre à leur disposition des emplacements spéciaux pour les taxis.

Notre Conseil a donc la volonté de favoriser les mesures incitatives à l'usage des transports publics et l'utilisation des parkings d'échange lors des manifestations. De cette façon, il permet de rejoindre le centre-ville en tenant compte des besoins de la population tout en privilégiant une politique de mobilité douce et de sécurité adaptée.

Du 1^{er} septembre 2014 (no 173), du groupe socialiste, par M. Philippe Loup et consorts, intitulé « Que faire d'une place et son galet ? » (PV 2014, p. 2532, 2680) (Attribué à la Direction de l'urbanisme).

« Nous demandons au Conseil communal de nous présenter son projet quant à l'aménagement de la place de la gare ouest. En effet, nous considérons que cette place ainsi que le « galet » devraient faire l'objet d'une étude afin d'embellir cette entrée de la gare. La circulation et une vision d'ensemble de ce lieu de transit ferroviaire, routier et piétonnier méritent aussi une réflexion approfondie comme cela a déjà été demandé en un autre siècle.

Il est également important de savoir en quoi ces projets sont ou ne sont pas en lien avec la volonté de développement économique de notre centre-ville ».

Mesures prises à ce jour

À ce jour, une étude préliminaire a été entreprise dans le cadre de la mesure déposée dans le projet d'agglomération sur le réaménagement de la place de la Gare. Présentée lors de la démarche participative « Centre et Gare », cette mesure prévoit la suppression du « galet », la réalisation d'une trémie au nord de l'avenue de la Gare, entre le giratoire et la place de la Gare, qui permettrait l'accès au parking souterrain, et la création d'une interface multimodale, ceci en relation avec la stratégie de mise en œuvre du projet d'agglomération qui définit la vision d'ensemble du développement de la mobilité et des espaces publics autour de la gare.

Etat de situation

Suite à la démarche participative « Centre et Gare », notre Conseil a retenu des propositions sur le réaménagement de la place de la Gare. Elles feront l'objet d'une étude dans le cadre de la mesure inscrite dans le projet d'agglomération, dont la réalisation est prévue entre 2023 et 2026. Cependant, dans la stratégie de mise en œuvre du projet d'agglomération, qui sera présentée dans le rapport de demande de crédit d'avant-projet au Conseil général, cette mesure ne représente pas une priorité A, à l'inverse du réaménagement de la place Blaise-Cendrars et de la passerelle Fahys – Espace de l'Europe.

Justification de la demande de classement

Tout comme pour la motion 309, les études relevant des mesures inscrites dans le projet d'agglomération sont dépendantes du calendrier de la Confédération auquel la Commune ne peut échapper. Nous inviterons dès lors votre Autorité à se prononcer sur un rapport de demande de crédit relatif à cet avant-projet, tout en vous demandant le classement de cette motion par le présent rapport.

3. Demande de prolongation de délai

Conformément à l'article 55 bis, al 3, du Règlement général de la commune de Neuchâtel, notre Conseil sollicite une prolongation de délai de 6 mois pour la réponse à l'objet suivant :

Postulat du 7 septembre 2015 (no 174), du groupe PLR, par M. Félix Gueissaz et consorts, intitulé « Pour un Plan de circulation innovant dans le secteur Neuchâtel EST » (PV 2015, p. 3411, 3448) (Attribué à la Direction de la mobilité).

« Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens d'améliorer les axes de circulation Nord-Sud à l'est de la ville afin de les adapter aux conditions actuelles et futures de circulation.

Il est en particulier demandé au Conseil communal d'étudier :

- 1. les développements possibles notamment des deux axes principaux, Chemin des Mulets – Pont du Mail – Rue des Fahys d'une part et Maladière – Gibraltar – Rue des Fahys d'autre part et les mesures à prendre pour les adapter au trafic journalier moyen (TJM) ;*
- 2. la possibilité de créer ou développer de nouveaux axes Nord-Sud ;*
- 3. les points névralgiques de ce secteur soit le carrefour de Monruz, et les 2 ouvrages d'art suivants : le pont du Mail et le passage inférieur au haut de la rue de Gibraltar ;*
- 4. le carrefour Gibraltar-Fahys, dans l'idée de permettre aux transports publics d'emprunter cet axe et rendre ainsi possible la desserte de la Gare par le Nord;*
- 5. les possibilités d'adaptations de l'axe Avenue des Portes-Rouges – Rue des Fahys – Faubourg de la Gare à l'augmentation du TJM et à une meilleure fluidité du trafic et des transports publics, ce qui donnera l'occasion d'évaluer l'augmentation du TJM induite par la densification de l'habitat aux Portes-Rouges. ».*

Prolongation

Le rapport sur la gestion et les comptes 2016, du 13 mars 2017, indiquait à propos de cet objet que le dossier a été transféré début janvier 2017 de la Direction de l'urbanisme à celle de la mobilité. Les travaux ont été lancés afin de pouvoir apporter une réponse à ce postulat début 2018. Il s'entend que la réponse devra tenir compte des dernières évolutions concernant le site de Metalor et des Gouttes d'Or.

4. Nouvelle demande de prolongation de délai

Motion du 14 janvier 2013 (no 298), du groupe socialiste, par M. Philippe Loup et consorts, intitulée « Oui à l'intégration, stop aux discriminations » (PV 2012, p. 42, PV 2013, p. 691, 695) (Attribuée à la Direction des ressources humaines)

« Nous demandons au Conseil communal d'étudier toutes les possibilités d'inclure dans son administration des personnes représentatives de toutes les composantes de notre société contemporaine. »

Prolongation

Notre Conseil sollicite une prolongation du délai de réponse à cette motion jusqu'en novembre 2017.

Motion du 14 janvier 2013 (no 299), du groupe PopVertsSol, par M. Christian van Gessel et consorts, intitulée « Pour une politique de connexion de tous les ménages et entreprises par fibre optique (Fiber to the home) moderne, orientée vers la population et ouverte à la concurrence » (PV 2012, p. 42, PV 2013, p. 696, 700) (Attribuée à la Direction des finances, avec le soutien de la Direction des infrastructures).

« Les motionnaires demandent au Conseil communal d'étudier en collaboration avec le Canton les moyens de connecter toutes les unités d'habitation et commerciales, situées sur le territoire de la commune, à la fibre optique, de manière à ce que celle-ci arrive jusque dans les prises situées dans les logements et les commerces (FTTH, ou Fiber To The Home) ».

Prolongation

Notre Conseil sollicite une prolongation du délai de réponse à cette motion jusqu'en novembre 2017.

Postulat du 31 octobre 2011 (no 163), du groupe PLR, par M. Alexandre Brodard et consorts, intitulé « Avenir des domaines agricoles et forestiers propriété de la Ville » (PV 2011, p. 2619, 2623, 2639, 3264, 3266) (Attribué à la Direction de l'environnement).

« Le Conseil communal est prié d'étudier, objet par objet, les différentes perspectives d'avenir possibles pour les domaines agricoles et forestier dont la Ville est propriétaire. Il est prié d'intégrer dans son étude les bâtiments et infrastructures sis sur ces derniers et de tenir compte aussi bien des éléments positifs (utilité future de rester propriétaire des forêts dans le cadre d'une gestion du bois comme bien de valeur, opportunités, etc.) que des aspects négatifs (frais prévisibles vu l'état d'entretien actuel des bâtiments, etc.) ».

Prolongation

Compte tenu des analyses en cours, notre Conseil sollicite une prolongation du délai de réponse à ce postulat jusqu'en novembre 2017.

Motion du 28 septembre 2009 (no 276), du groupe socialiste, par M. Matthieu Béguelin et consorts, intitulée « Pour un Conseil régional de la COMUL » (PV 2009, p. 3, 160, 258, 315, 319) (Attribuée à la Direction de l'agglomération).

« Dans la perspective du développement de notre politique d'agglomération et dans le souci de voir les Conseils généraux des Communes membres de la COMUL se réunir pour débattre des enjeux de fond, des projets novateurs et du développement et du financement d'infrastructures communes, nous demandons au Conseil communal d'étudier les voies et moyens pour mettre en place un Conseil régional de la COMUL. »

Postulat du 28 septembre 2009 (no 155), du groupe PopVertsSol, intitulé « Pour la participation des Parlements au Réseau des trois villes » (PV 2009, p. 257, 272, 284) (Attribué à la Direction de l'agglomération).

"Le Conseil communal est prié de nous faire savoir comment il entend informer et associer le Conseil général aux activités des réseaux intercommunaux (COMUL, Trois Villes) et de l'affectation des moyens mis à leur disposition".

Motifs

Depuis 2009, plusieurs démarches ont été entreprises au niveau de la collaboration supra-communale, ceci dans le but de construire l'avenir et permettre de repenser la compétence des diverses entités institutionnelles.

Concernant la région « Littoral » et la **Comul** (communauté urbaine du Littoral) plusieurs projets de fusion ont été lancés ces dernières années : le « Nouveau Neuchâtel » et « Milvignes » entre 2010 et 2013, le projet « Neuchâtel Ouest » et celui de « l'Entre-deux-Lacs » entre 2013 et 2016 et celui de la « Grande Béroche » en 2017. Tous ont une incidence sur les communes de la Comul, qu'ils aient abouti ou non, et cette dernière doit aujourd'hui repenser ses projets et sa gouvernance, notamment avec les nouvelles autorités élues entre juin et décembre 2016.

Le Réseau des trois Villes doit lui aussi prioriser ses projets et trouver un fonctionnement adéquat, notamment en lien avec les objectifs de la politique d'agglomération cantonale, mais aussi en prenant en considération les difficultés d'un des partenaires du réseau. Le bureau du Réseau des trois Villes planche actuellement sur différentes thématiques qui seront proposées aux Conseils communaux des communes du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel à fin 2017.

Enfin, notre Conseil travaille actuellement sur le programme de législature 2018-2021 qui sera présenté à votre Autorité en fin d'année 2017. La politique d'agglomération y sera bien évidemment développée et des réponses pourront y être apportées.

En fonction des motifs invoqués, notre Conseil vous remercie de prolonger le délai de réponse pour les deux objets en question. Un rapport complet traitant de ces deux problématiques vous sera soumis dans le premier semestre de l'année 2018.

5. Conclusion

Dans le prolongement des remarques et observations formulées au chapitre spécifique du rapport sur la gestion et les comptes de l'exercice 2016, la présente procédure permettra de régulariser la situation, comme le souhaite d'ailleurs le Bureau de votre Autorité, qui s'est penché sur la problématique à plusieurs reprises ces dernières législatures. Il a d'ailleurs décidé que le contrôle du respect des délais réglementaires relevait désormais de la compétence de la personne qui préside le Législatif, libre à elle d'en déterminer les modalités pratiques et temporelles.

Enfin, notre Conseil s'engage à assurer un suivi pertinent et adapté des nouveaux objets qui lui seront désormais transmis pour étude. C'est dans cet esprit d'efficacité que nous vous invitons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, à prendre acte du présent rapport d'information, à classer les motions no 266, 283, 291, 294, 307, 309, 310, 311, 312 et les postulats no 125, 127, 136, 137, 148, 152 bis, 160, 170, 173, à prolonger de 6 mois le délai de réponse au postulat no 174, à prolonger les délais de réponse aux motions 276, 298, 299 et aux postulats no 155 et 163.

Neuchâtel, le 16 août 2017.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Fabio Bongiovanni

Rémy Voirol