



# **Réponse du Conseil communal à l'interpellation n° 17-608 du Groupe socialiste, par M. Gabriel Jeanneret et consorts intitulée « Une ville digne de la petite reine ! »**

(Du 18 octobre 2017)

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

En date du 5 mai 2017, le Groupe socialiste, par M. Gabriel Jeanneret et consorts, a déposé une interpellation no 17-608 intitulée « Une ville digne de la petite reine ! » dont le contenu est le suivante :

« Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels et de loisirs nécessite la mise en place de plusieurs conditions. Nombreuses sont les études qui évoquent la nécessité d'avoir: un nombre suffisant de places de stationnements sécurisées et abritées; un réseau dense et cohérent de pistes et bandes cyclables; une bonne complémentarité avec les transports publics.

Un dossier du magazine Provélo (n°27/2014) relate le constat suivant : *"alors que l'on recense presque autant de ménages suisses possédant un vélo qu'une voiture (respectivement 70% et 80%), le nombre de places de stationnement vélo est sensiblement inférieur à celui des voitures. Or, la gestion du stationnement est essentielle pour orienter les choix du mode de transport. Dans le cas des parkings vélo, il ne s'agit donc pas uniquement de répondre à la demande, mais aussi de la susciter. Certes, une bicyclette nécessite au moins dix fois moins d'espace qu'une automobile, mais elle doit tout de même être entreposée. Alors que le vol est le deuxième facteur qui dissuade à opter*

*pour le vélo après l'insécurité routière, il est nécessaire de mettre à la disposition des cyclistes des parkings bien équipés."*

Des places de stationnement vélos de qualité, en nombre suffisant et judicieusement localisées sont donc une manière de promouvoir l'utilisation du vélo, et ainsi les déplacements durables. Pourtant, sur le territoire de la ville de Neuchâtel, plusieurs sites sont que trop peu pourvus de places dignes de la petite reine. Cela est vrai pour le centre-ville et pour les différents quartiers, notamment à proximité des lieux de consommation, de formation (écoles, lycées, université,...), de culture (musées, théâtres,...) et de loisirs (stade, salles de sports,...).

Un cycliste souhaitant aller voir un match de volley à la Riveraine n'aura même pas à disposition d'anneaux sécurisés. Pareil pour le cycliste souhaitant se rendre au départ du funiculaire de Chaumont. Les jeunes rives, le port (aux alentours des nouveaux lieux de divertissements), les différents sites universitaires, le cimetière de Beauregard ou les alentours de la Place Pury sont autant de sites manquant cruellement de places de vélo dignes de ce nom.

Le projet de Plan directeur de mobilité cyclable (PDCMC) fait le constat que plusieurs grands itinéraires ne sont pas encore complètement terminés sur le territoire de la Ville. Il est évident que davantage d'aménagements doivent être créés pour favoriser l'utilisation du vélo et l'accès aux zones de loisirs et d'emplois.

Une bonne complémentarité avec les transports publics est également un moyen de favoriser l'utilisation du vélo. La ville de Neuchâtel étant sur un coteau, certes magnifique, les quartiers dans les hauteurs sont peu accessibles pour les cyclistes pas forcément fan des montées. Le groupe socialiste se questionne donc sur la possibilité de rendre le transport des vélos gratuits dans le funiculaire de l'Écluse-Plan et le Fun'ambule. Pour rappel, le règlement de la LNM autorise le transport gratuit des vélos.

En conclusion, pour le groupe socialiste, la Ville de Neuchâtel se doit d'offrir un réseau et des places vélos dignes de la petite reine ! Il s'agit d'augmenter le nombre et la qualité des places de stationnement, d'améliorer les aménagements routiers et de favoriser le transport des vélos dans les funiculaires. Les investissements pour nos chers biclous ne sont d'ailleurs pas si importants, puisque les coûts et l'espace

nécessaires à leurs aménagements sont nettement inférieurs à ceux des voitures.

Au vu de ce qui précède, le groupe socialiste prie le Conseil communal de bien vouloir apporter des réponses aux questions suivantes :

- a. Un projet d'augmentation et d'amélioration des places vélos est-il en cours sur l'ensemble du territoire de la ville ?
- b. Un diagnostic des emplacements stratégiques pour des places de vélos de qualité a-t-il été réalisé ? Si non, est-il planifié ?
- c. Une autre vélostation, comme celle à la gare (place Blaise Cendrars 3), est-elle prévue proche du centre-ville ?
- d. Quels sont les projets d'amélioration du réseau cyclable ?
- e. Des comptages vélos dans les endroits névralgiques de la Ville sont-ils prévus ?
- f. Est-il prévu de prendre contact avec la société TransN pour discuter de la gratuité des vélos dans les funiculaires Ecluse-Plan et Fun'ambule ?
- g. Quelles mesures sont envisagées dans le cadre de la mise en œuvre du processus participatif centre et gare ? »

Le présent texte valant développement écrit, nous y apportons la réponse écrite ci-après, conformément à l'article 57 du Règlement général de la Commune de Neuchâtel.

Etant donné que la motion no 310 du 1<sup>er</sup> septembre 2014 des groupes PopVertsSol et socialiste, par MM Dimitri Paratte et Mouhamed Basse, intitulée « Comment encourager le cyclisme dans une ville en pente ? demande précisément la gratuité du transport de vélos dans les deux funiculaires de la ville, comme dans la présente interpellation (point f), notre Conseil se permet de répondre aux deux objets par le présent texte. Pour rappel, la motion 310 a été formulée de la manière suivante : *« 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 ».*

## 1. Introduction

Notre Conseil a inscrit le développement durable dans les axes stratégiques de son programme politique de la législature finissante et renforcera cette approche encore à travers le programme politique qui sera présenté à la fin de l'année. Cette volonté est déjà ancrée dans notre Plan directeur Mobilité douce de 2010.

Courant 2015-16, la démarche participative « Centre et Gare – mobilité et espaces publics » a réuni des acteurs tout azimut afin de construire une vision partagée de ce que nous entendons par mobilité urbaine durable dans notre ville.

Les propositions de mesures issues de ces ateliers rejoignent, complètent et précisent les actions inscrites dans les projets d'agglomération qui visent une mobilité respectueuse de la qualité de vie dans les zones urbaines. Pour rappel, les projets d'agglomération constituent le mécanisme pour obtenir un cofinancement de la Confédération et forment ainsi un outil précieux de réalisation. La grande majorité des mesures des projets d'agglomération impliquent logiquement le développement de l'usage du vélo. Il s'agit typiquement de la mise en place d'infrastructures, en particulier de définir et sécuriser des itinéraires ainsi que la localisation et le dimensionnement de stationnements pour les 2-roues. L'objectif est de développer un réseau continu et cohérent dédié à la petite reine.

Le Grand Conseil vient d'adopter le Plan directeur cantonal pour la mobilité cyclable (PDCMC). Ce plan représente le volet « mobilité douce » de la stratégie Mobilité 2030 plébiscité par les Neuchâtelois. Il fournit la vision générale d'un réseau qui dépasse les limites territoriales de la commune et constitue une base indispensable pour nos développements. Ceci dit, le PDCMC ne prévoit pas d'aides financières importantes, ni un soutien pour la problématique des dénivelés.

Nous sommes donc tout à fait en phase avec le contexte cantonal et les processus mis en place dans notre ville quand nous mettons un accent particulier sur le cyclisme durant la nouvelle législation. A part les itinéraires et les stationnements, nous travaillons également sur la sensibilisation au respect entre tous les acteurs dans l'espace public, notamment entre cyclistes et piétons, en particulier les personnes âgées.

Cette volonté forte doit rechercher l'équilibre entre les intérêts des

différents usagers de l'espace public. Cohérence entre plusieurs modes de déplacement, partage et respect entre les uns et les autres sont les maîtres-mots permettant d'aboutir à une requalification de l'espace public.

Ces dernières années, Neuchâtelroule s'est énormément développé, grâce à un dispositif de vélos en libre service sur l'ensemble du littoral et une vélostation à la gare de Neuchâtel. Le succès manifeste et l'engouement du public pour la petite reine démontrent son gros potentiel parmi les différents modes de déplacement. Ils créent en même temps une demande forte pour des mesures favorisant le cyclisme. Ainsi, le vélo fera clairement partie des priorités de la législature 2017-2020.

Par ailleurs, il convient de distinguer parmi les 2-roues les vélos, les vélos avec assistance électrique, les cyclomoteurs, les scooters et les motos en raison de leurs usages, impacts et besoins différents.

## **2. Développement**

Dans ce chapitre, nous allons traiter les questions formulées par les interpellateurs. Vu le lien étroit entre les deux premières questions, nous y répondons en bloc.

- a. *Un projet d'augmentation et d'amélioration des places vélos est-il en cours sur l'ensemble du territoire de la ville ?*
- b. *Un diagnostic des emplacements stratégiques pour des places de vélos de qualité a-t-il été réalisé ? Si non, est-il planifié ?*

Aujourd'hui, les places de parc pour *deux-roues* sont des espaces mixtes accessibles pour les vélos et les scooters/motos. Seulement des équipements tels que des potelets avec arceaux ou supports à vélo permettent de délimiter les espaces réservés aux vélos. A l'inverse, les cases sans supports sont normalement occupées par les deux-roues motorisés. En vue de soutenir les déplacements à vélo, il nous paraît important de favoriser le développement de places de parc spécifiques pour vélos.

En 2014, 152 lieux publics de stationnement « deux-roues » comprenant entre 3 et 100 places (pour un total de 2000 places) ont été inventoriés sur le territoire de la ville, permettant d'avoir une vision d'ensemble. Les principaux sites de stationnement « deux-roues » sont répertoriés sur le

site cantonal [www.sitn.ch](http://www.sitn.ch) sous la rubrique « mobilité » (exemple sur l'image ci-dessous).

Géoportail du Système d'Information du Territoire Neuchâtelois

Accueil - Thèmes - Géodonnées - Géoservices - Version mobile - Aide - Liens - Contact - © SITN

Recherche et localisation

Rechercher un lieu ou un objet géographique

Choix des données

Thèmes

Thème : Mobilité

- Réseau TP
  - Arrêts transports publics
  - Lignes transports publics
- Réseau mobilité douce
  - Réseau cyclable
  - Réseau pédestre
- Réseau routier
  - Trafic
  - Système de repérage de base
    - Routes nationales
    - Routes cantonales
    - Routes communales
- Stationnement
  - Parkings relais
  - Parkings
- Divers
  - Point d'accès VTT

Ajouter d'autres données du SITN dans ce thème:

Rechercher des données...

Ajouter des données externes dans ce thème:

Ajouter KML Ajouter couche WMS

Informations dépourvues de foi publique, © SITN, swisstopo DV 571.4, les contributeurs d'OpenStreetMap, Maps Icons Collection Coordonnées (CH-1903+ / LV95) - Est : 2561588, Nord : 1204658

Les projets d'agglomération de première, deuxième et troisième génération ont constaté que le stationnement spécifique pour vélos doit être amélioré et renforcé.

A part le stationnement à offrir sur des terrains privés, la Ville souhaite offrir des stationnements pour vélos à proximité des lieux de formation, de culture, de loisirs et des transports publics. A cette fin, un diagnostic doit être entrepris afin d'identifier ces lieux prioritaires, les besoins (nombre de places nécessaires selon les normes VSS en vigueur), les accès et les possibilités concrètes de les réaliser.

Dans un premier temps, et selon les décisions prises à la suite de la démarche participative Centre & Gare, notre Conseil a priorisé les mesures concernant le secteur de la gare et le Centre-ville ainsi que le lien entre les deux, soit l'avenue de la gare. A ce titre, nous examinons les possibilités de développer le stationnement de vélos et de motos sur la surface à l'ouest de la tour de l'OFS qui est partiellement occupés par les abris jaunes. Il s'entend que le projet doit conjuguer les besoins de la mobilité avec les aspects urbanistiques. Aux réflexions de stationnement autour de la gare s'ajoutent celles autour de la station inférieure du Fun'ambule ou encore des arrêts importants des transports publics (par exemple au Littorail et à la Place Pury).

Ces mesures et aménagements doivent également être accompagnés d'une base légale pour gérer la problématique des vélos ventouses et autres épaves. Ces deux-roues occupent non seulement un espace précieux sur le domaine public, mais génèrent également un sentiment d'insécurité. A ce jour, la Ville ne possède pas d'outil juridique pour retirer ces vélos et ainsi garantir un accès aux utilisateurs réguliers. Nous y travaillons sur la base d'une enquête sur les pratiques des membres de la Conférence de Mobilité de l'Union des Villes suisses.

Finalement, aujourd'hui déjà tous les projets de requalification des espaces publics intègrent systématiquement un volet « places de stationnement » pour les deux-roues. Des espaces leur sont réservés dès les premières esquisses permettant de réaliser des infrastructures de qualité, par exemple récemment au P+R Serrières-sud et à la rue du Vieux-Châtel.

Un autre type de stationnement vélo se développe avec le dispositif de location de vélo : le réseau se densifiera davantage avec de nouvelles bornes en libre service notamment dans les secteurs de Monruz et de Serrières-ouest.

- c. *Une autre Velostation, comme celle à la gare (place Blaise Cendrars 3), est-elle prévu proche du centre-ville ?*

La vélostation installée à Blaise-Cendrars est la première étape d'un projet de vélostation plus vaste inscrit dans le cadre du projet d'agglomération. Nous avons profité de l'opportunité d'un local inutilisé pour accueillir jusqu'à 78 vélos dans un espace intérieur sécurisé.

A moyen terme, dans l'optique d'un pôle de transfert modal au pied du Funambule, une vélostation à l'est du Jardin Anglais pourrait voir le jour. Ainsi les cyclistes auront la possibilité de stationner leur deux-roues proche du niveau du lac et rejoindre la gare en quelques minutes.

La réalisation d'une vélostation proche du Centre-ville ne fait pas l'objet d'un projet actuellement. Toutefois, il nous paraît opportun d'en réaliser une pour autant que nous trouvons un local adéquat et dont les charges financières seraient acceptables.

*d. Quels sont les projets d'amélioration du réseau cyclable ?*

Comme l'espace public au centre notamment est limité, nous ne pouvons pas simplement rajouter des surfaces pour l'une ou l'autre utilisation. Il s'agit toujours de regrouper différents travaux, ne serait-ce que pour réduire les dérangements, et de redistribuer les surfaces de sorte à favoriser la mobilité douce (piétons et vélos). Il s'agit de trouver une solution optimale pour les différents types d'usager. Ainsi, le réseau cyclable se développe au fur et à mesure des travaux sur la route : lorsqu'un tronçon routier doit être refait, les techniciens intègrent le vélo dans les réflexions et essaient d'offrir un aménagement de qualité et sécurisé. Si le réseau cyclable semble morcelé aujourd'hui, les segments seront reliés à terme.

A courts termes les secteurs suivants connaîtrons des transformations :

- Place Blaise-Cendrars : réaménagement provisoire de la place Blaise-Cendrars garantissant la sécurité des cyclistes et améliorant l'accès à la Velostation de la gare et surtout la fluidité des différents mouvements.
- Avenue de la gare : aménagement d'une bande cyclable à la montée grâce à une redistribution provisoire des surfaces de la chaussée.
- Avenue du Vignoble : intégration d'une piste cyclable (séparée du trafic) à la montée et d'une bande cyclable (intégrée au trafic) à la descente.
- L'aménagement de la rue du Crêt-Taconnet est toujours en discussion. Nous recherchons des solutions pour rendre cette rue bidirectionnelle pour les cyclistes tout en garantissant un niveau de sécurité suffisant.
- Renouvellement des abris vélos et augmentation des places au sud de la gare vers la tour de l'OFS.
- Renforcement du réseau Neuchâtelroule : depuis l'intégration d'une offre de vélo en libre service à Neuchâtelroule en 2013, le nombre d'utilisateur et de locations a significativement augmenté, passant de 150 abonnés annuel à 1500 et de 12'000 locations à 75'000 (estimé pour 2017). Le nombre de vélos est passé de 80 à 330.

Le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC) a identifié l'axe Est-Ouest (rue des Parcs, rue des Sablons, rue des Fahys) comme prioritaire. Elle permettra, parallèlement à la piste cyclable bordant le lac,



d'offrir un axe cycliste cohérent longeant la partie supérieure de notre agglomération de Corcelles-Cormendrèche à Saint-Blaise. Pour Neuchâtel, cet axe améliorera l'accès à la gare notamment depuis Vauseyon et depuis La Coudre. Cependant, plusieurs tronçons présentent des gabarits trop étroits et nécessiteront des choix stratégiques et interventions importantes.

*e. Des comptages vélos dans les endroits névralgiques de la Ville sont-ils prévus ?*

Le Service des infrastructures de la Ville a mis en place un monitoring du trafic à Neuchâtel. La première étape est en cours de finalisation. Les données seront renouvelées tous les trois ans.

Le monitoring comprend le comptage des deux-roues sur l'ensemble des carrefours du territoire communal. Nous pouvons même distinguer les itinéraires des deux roues légers aux heures de pointe. Les premiers résultats de ce monitoring seront disponibles fin 2017.

Quant aux vélos en libre service nous pouvons analyser l'origine et la destination des 120'000 locations entre 2013 et 2016. Ces données nous permettent de cibler l'emplacement de nouvelles bornes.

*f. Est-il prévu de prendre contact avec la société TransN pour discuter de la gratuité des vélos dans les funiculaires Ecluse-Plan et Fun'ambule ?*

Il est évident que les funiculaires représentent un excellent moyen de « remonter la colline » et d'ouvrir ainsi de grands périmètres de la ville aux cyclistes qui souhaitent arriver à destination sans devoir se doucher. Si notre Conseil s'engage clairement dans cette perspective, il ne peut toutefois pas encore annoncer un résultat définitif des négociations en cours, notamment en raison du système de gestion des transports publics dans notre canton.

En effet, depuis l'introduction d'une communauté tarifaire neuchâteloise (CTNE), la politique de tarification des transports publics est déterminée par Onde Verte qui réunit les cinq entreprises de transport actives dans le canton (transN, CFF, BLS, CarPostal, Chemins de fer du Jura). Les décisions se prennent à l'unanimité sachant que les objectifs stratégiques et financiers de chaque entreprise sont différents notamment pour les opérateurs nationaux. La CTNE est une organisation autonome qui redistribue les recettes entre ses membres et

qui n'entre normalement pas en matière pour des solutions individuelles, à l'échelle d'une commune.

La Ville de Neuchâtel est représentée au Conseil d'administration de transN mais non pas à Onde Verte. Jusqu'il y a peu il s'est agi de la seule voie de faire entendre indirectement notre position dans le cadre de la CTNE, pour autant que les administrateurs de transN en étaient majoritairement favorables. Nous avons activé cette possibilité quand il fallait empêcher un rezonage et une nouvelle tarification combattus par toutes les communes du canton.

Depuis 2015, avec la mise en place d'une nouvelle structure organisationnelle (président à temps partiel et nouvelle responsable opérationnelle), le contact a été facilité dans la perspective d'une collaboration servant des objectifs communs. Nous pouvons informer que cette volonté est partagée. Cette constellation institutionnelle particulière et la priorité accordée à des objets tels que les négociations autour de l'horaire 2016 et la ligne directe vers La Chaux-de-Fonds expliquent pour une grande partie le traitement tardif de la motion 310. Notre Conseil tient à exprimer à votre Autorité son regret par rapport à ce retard.

En matière de complémentarité entre transports publics et vélos, voici deux améliorations récentes pour cyclistes :

- Les vélos sont acceptés sur le réseau ONDE VERTE en dehors des heures de forte affluence et pour autant qu'il n'y ait pas plus de 2 vélos dans l'espace réservé aux chaises roulantes/ poussettes/vélos. Les tandems, vélos horizontaux ou munis d'une remorque et autres véhicules à deux roues encombrants ne sont pas admis.
- Les vélos sont transportés au tarif réduit pour: les titulaires d'abonnements ONDE VERTE (indépendamment du nombre de zones), d'abonnements généraux, d'abonnements  $\frac{1}{2}$  tarif, d'abonnements FVP ainsi que pour les enfants de moins de 16 ans et les titulaires d'un titre de transport; dans les autres cas : au prix entier.

- Depuis juin 2016, les titulaires d'un abonnement annuel ONDE VERTE bénéficient d'une réduction de 20.- sur l'abonnement annuel Neuchâtelroule. Cette combinaison d'abonnements permet de se déplacer en transport public sans devoir emporter son vélo: le client Neuchâtelroule peut laisser le vélo dans une borne, prend le transport public souhaité, puis reprend un autre vélo à l'arrêt équipé d'une borne de vélo en libre-service.

Sur la base des deux demandes de votre Autorité (Interpellation no 17-608 et motion no 14-310) et la volonté claire de notre Conseil, des négociations spécifiques ont été entreprises avec la CTNE.

Ainsi nous avons pu confirmer avec Onde Verte la validité des abonnements nationaux concernant les vélos sur le réseau urbain et régional neuchâtelois.

De leur côté, les entreprises de transport ont indiqué qu'elles n'étaient pas favorables à la gratuité du transport des vélos. Les vélos occupent un espace conséquent, peuvent perturber l'exploitation des lignes de transport public et incommoder d'autres voyageurs. Il est en conséquence raisonnable, du point de vue des entreprises de transport, que cette prestation soit facturée aux voyageurs. Sur les lignes en forte pente, les statistiques montrent déjà une utilisation plus importante dans le sens de la montée avec parfois des problèmes de capacité. Les entreprises estiment que le développement des vélos avec assistance électrique constitue une alternative attractive, en particulier pour les personnes réfractaires aux montées.

Les discussions sont en cours avec la CTNE et les entreprises concernées pour encourager la complémentarité de l'utilisation du vélo et des transports publics. Nous espérons que cette ouverture d'Onde Verte permettra de proposer une nouvelle offre courant 2018.

*g. Quelles mesures sont envisagées dans le cadre de la mise en œuvre du processus participatif centre et gare ? »*

Le processus participatif Centre et Gare a abouti à un programme d'actions. Le Conseil communal a mis en place une plateforme de coordination interdirections « PLACO ». Cette dernière permet une bonne collaboration transversale, la priorisation des mesures et une claire répartition des différents projets entre les directions.

L'ensemble des actions aura une influence positive sur les déplacements en vélos. En voici quelques unes (cf. aussi point *d.*):

- Trouver une issue à l'épineuse question du contre-sens cyclable à la rue de Crêt Tacconnet.
- Améliorer le stationnement vélo au sud de la gare en remplaçant notamment les abris actuels par une nouvelle structure offrant davantage de places, plus fonctionnelle, esthétique et de qualité.
- Sécuriser le parcours sur l'avenue de la gare pour les cyclistes et fluidifier le trafic. C'est un axe qui demande une action prioritaire car il permet de relier la gare au Centre-Ville.
- Développer l'idée d'une Velostation à l'arrêt *Université* du Fun'ambule: les cyclistes peuvent ainsi stationner leur vélo en toute sécurité, puis monter à la gare.
- Construire une nouvelle passerelle au-dessus des voies à l'est de la Gare avec un accès pour les vélos : les cyclistes pourront rejoindre la Place de la Gare sans devoir porter les vélos.

## **2. Conclusion**

Le vélo est un moyen de transport économique, rapide et sain qui doit être davantage valorisé dans notre ville. Le succès de Neuchâtelroule illustre la demande et le potentiel de développement. Cependant il est indispensable de prendre en compte l'ensemble des usagers de la route et des autres espaces publics (piétons, transports publics, 2-roues et le transport individuel motorisé) pour garantir une sécurité pour tous et assurer la cohabitation.

Fort de l'appui de plusieurs outils de planification et de financement, la place du vélo va profondément s'améliorer ces prochaines années. Même si nous pourrions souhaiter que les démarches soient plus rapides, il est nécessaire que les investissements s'inscrivent dans un développement optimal et pérenne.

Chaque projet routier doit être approuvés par différents services de la Ville et de l'Etat afin d'assurer que les règlements et normes, elles-mêmes en constante évolution, soient correctement appliqués. En raison de l'exiguïté des surfaces à disposition, des compromis doivent être trouvés.

Malgré la lourdeur de ces étapes, notre Conseil peut assurer votre Autorité que la mobilité cyclable fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre du prochain programme politique qui vous sera présenté avec le budget 2018. C'est la suite cohérente des efforts déployés pour le transfert modal à travers Neuchâtelroule ainsi qu'à travers l'action Aboado, toutes deux plébiscitées par les usagers.

Les démarches demandées par la motion no 310 étant réalisées, notre Conseil vous propose de prendre acte de la position actuelle des entreprises de transport et de classer ladite motion.. Nous ne manquerons pas de vous informer d'éventuelles évolutions via votre Commission Mobilité et Stationnement. La mise en place de nouvelles prestations en faveur de la petite reine sera évidemment largement communiquée.

Neuchâtel, le 18 octobre 2017

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président ,

Le chancelier,

Fabio Bongiovanni

Rémy Voirol