



CONVOCAATION

à la séance du Conseil général

du lundi 11 mai 2020, à 18h30 au Château, salle du Grand Conseil

39^{ème} SEANCE

A. Information

Information du Conseil communal, sur les mesures prises liées à la situation sanitaire du COVID-19.

B. Rapports

20-015

Rapport d'information du Conseil communal, relatif aux mesures d'urgences prises pour soulager les acteurs locaux.

20-010B

Rapport complémentaire du Conseil communal, concernant plusieurs demandes de crédit dans le cadre du processus de fusion.

20-009

Rapport du Conseil communal, concernant une demande de crédit d'engagement (crédit d'objet) pour le remplacement de trois ambulances pour le Service communal de la sécurité.

20-016

Rapport d'information du Conseil communal, en réponse à la motion no 298 intitulée « Oui à l'intégration, stop aux discriminations ».

C. Autres objets

20-501

Postulat du groupe PLR par Mme et MM. Yves-Alain Meister, Philippe Mouchet, Benoît Zumsteg, Christophe Schwarb, Jérôme Bueche, Frédérique Mouchet, Jules Aubert, Georges Alain Schaller, Jean-Claude Roueche, Mirko Kipfer et Jean-Charles Authier, intitulé « La rue du Crêt-Taconnet retrouvera-t-elle du bon sens ? » (Déposé et développé lors de la séance du Conseil général du 20 janvier 2020 et inscrit à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 10 février 2020) :

« Le Conseil communal est prié d'étudier une variante de sens unique descendant de la rue du Crêt-Taconnet, en y intégrant la problématique de la mobilité douce, avec un trottoir élargi et un cheminement des cycles dans les deux sens de circulation, ainsi que l'intervention du SIS sur le plateau de la gare en cas d'incident. Le Conseil communal devra ainsi démontrer que le sens unique descendant tendra fortement à solutionner les problèmes de circulation sur la place de l'Espace de l'Europe et particulièrement à désengorger la rue du Crêt-Taconnet aux heures de pointe du soir ».

Développement

La sécurisation des voies cyclables est un des premiers principes de la charte signée par la Ville pour une mobilité urbaine.

Il est d'une évidence qui ne souffre d'aucun doute, que le campus de Microcity et du CPLN doit être relié à la gare par un cheminement de mobilité douce, mais pas à n'importe quel prix ! La rue du Crêt-Taconnet permet aujourd'hui cette liaison directe, mais son exigüité ne permet pas de satisfaire pleinement la cohabitation de tous types de mobilité. Le Conseil communal, dans sa réponse à l'interpellation n° 19-610 intitulée « La rue du Crêt-Taconnet mérite mieux que des tacons ? » propose de marquer à la descente une bande cyclable de 1.20 mètres en contre-sens des flux montant des véhicules. La condition émise par le BPA pour que cela fonctionne est de limiter l'accès aux poids-lourds de moins de 10 mètres de long et de dévier ceux d'un gabarit supérieur par un autre itinéraire.

Cette solution conditionnée n'offre pas toute sécurité qu'un cycliste lancé à la descente à 30 km/h, voire plus, se trouve nez-à-nez avec un véhicule lourd forjetant sur la bande centrale servant aux mouvements latéraux. Un poids-lourd ne peut pas parfaitement raser le mur nord sur l'entier de la montée afin de rester exclusivement sur sa voie, particulièrement en courbe. Un cycliste peut très bien être déporté sur la voie montante en coupant un virage !

Nous remettons donc fortement en question cette proposition qui, selon les normes VSS, n'offre pas aux cyclistes descendant la sécurité requise pour l'entrecroisement avec un véhicule lourd, particulièrement avec des vitesses opposées de 30 km/h.

Il semblerait bien plus opportun d'inverser le sens unique de circulation du Crêt-Taconnet afin d'avoir cycles descendant et véhicules lourds sur la chaussée dans le même sens, à des vitesses similaires.

Afin que le service du feu puisse également intervenir par Crêt-Taconnet, la pose d'une simple installation de feux actionnée par le SIS en cas d'intervention et située de part et d'autre du tronçon plateau de la Gare – giratoire Clos-Brochet permettrait de libérer en 2 minutes cet axe de chaussée. Le service du feu pourrait ainsi aisément accéder à contre-sens par Crêt-Taconnet sans se retrouver encolonner derrière des véhicules. En effet, cette rue se voit fréquemment engorgée aux heures de pointe du soir, le flux de trafic se rendant à la gare se voyant cisailé au giratoire de l'Esplanade par les véhicules venant du centre-ville. Offrir deux accès à la gare et qu'une seule sortie côté ville n'est pas une solution qui peut fonctionner.

Remettons du bon sens dans cette gestion du trafic en inversant le sens unique du Crêt-Taconnet. Ce cheminement est d'autant plus naturel car il permet aux véhicules de rejoindre directement l'autoroute pour sortir de l'agglomération sans passer par le centre-ville. De surcroît, tous types de poids-lourds de livraison pourraient emprunter cet axe de chaussée.

En finalité, il s'agirait de mener une étude sur l'inversion de l'actuel sens de circulation du Crêt-Taconnet, afin de garantir une sécurisation des voies cyclables comme le demande la charte. Cela aurait aussi comme incidence de désengorger l'Esplanade de l'Europe en évitant autant que peut se faire le cisaillement des flux de circulation en proposant un accès à la gare et deux sorties. Un audit de sécurité routière (RSA) devrait formaliser cette étude, suivi d'une période d'essai d'une année.

Discussion

Amendement du groupe PopVertSol

« Le Conseil communal est prié **de faire une analyse comparative de trois variantes – sens unique montant, sens unique descendant et interdiction à la circulation automobile** – ~~d'étudier une variante de sens unique descendant de~~ pour la rue du Crêt-Taconnet, en y intégrant la problématique de la mobilité douce, avec un trottoir élargi et un cheminement des cycles dans les deux sens de circulation, ainsi que l'intervention du SIS sur le plateau de la gare en cas d'incident ». ~~Le Conseil communal devra ainsi démontrer que le sens unique descendant tendra fortement à solutionner les problèmes de circulation sur la place de l'Europe et particulièrement à désengorger la rue du Crêt-Taconnet aux heures de pointe du soir.~~ »

20-301

Motion du groupe PopVertSol par Mmes et MM. Jean-Luc Richard, Charlotte Opal, Hélène Dederix Silberstein, Michel Favez, Nicolas de Pury et Johanna Lott Fischer, intitulée « La nuit, quand revient la nuit : retrouvons cette obscure clarté qui tombe des étoiles tout en économisant de l'énergie » (Déposée le 28 janvier 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 10 février 2020) :

« Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens pour diminuer voire partiellement supprimer sur le territoire communal l'éclairage public et l'éclairage privé, notamment commercial, impactant l'espace public. Tout en veillant à assurer la sécurité publique, ces

mesures viseront la promotion de la santé publique, le maintien de la biodiversité et les économies d'énergie ».

Développement

L'apparition de la Fée électricité et sa généralisation, notamment sous forme d'éclairage public et privé, ont révolutionné nos modes de vie, largement pour le meilleur. L'électricité, pour partie d'origine nucléaire et thermique, est aujourd'hui si universelle, pratique et bon marché qu'on la gaspille pour éclairer inutilement certains espaces publics ou pour faire de la publicité auprès de chalands... presque tous depuis longtemps dans les bras de Morphée. Du moins ceux qu'un lampadaire inopportun et intrusif n'empêche pas de dormir.

Le respect du cycle jour-nuit, cycle naturel auquel humains, animaux et plantes sont adaptés, constitue le premier bénéfice attendu d'une baisse de l'éclairage extérieur. L'obscurité favorise un sommeil réparateur contribuant largement à la santé publique, sans parler de la vie sociale ou de l'économie. La biodiversité pâtit elle aussi de l'estompement de ce cycle, entraînant la raréfaction des espèces nocturnes comme les chauves-souris ou certains insectes et perturbant la migration des oiseaux. De plus, toute économie d'électricité est bonne à prendre pour l'environnement et les finances publiques, même si l'éclairage ne représente qu'une part modeste de la consommation énergétique globale. Un fonds communal pour l'énergie a d'ailleurs été créé en 2018, suite à une décision unanime de notre Autorité, permettant à la Ville d'investir pour limiter ses propres dépenses d'électricité, notamment en matière d'éclairage public.

Les Autorités ont en effet un devoir de cohérence et d'exemplarité. Elles ne peuvent pas encourager la population à une utilisation parcimonieuse de l'énergie tout en participant à la forme la plus visible de son gaspillage, à savoir éclairer inutilement la nuit. A cet égard, le « phare » de Chaumont qui balaie vainement la forêt et la montagne, gênant la faune et jusqu'aux habitants de Cudrefin, constitue le meilleur symbole de ce qu'il faut éviter.

Un nombre croissant de communes suisses, y compris dans le canton (Val-de-Ruz, Le Cerneux-Péquignot, Le Locle) et notamment des communes avec lesquelles nous allons prochainement fusionner (Valangin et Corcelles-Cormondèche) ont d'ores et déjà pris des mesures pour limiter leur éclairage public au-delà d'une certaine heure. Il y a là des expériences à exploiter et un besoin de concertation au sein de la future commune. Saluons aussi ce qui a déjà été fait par notre Ville pour limiter la consommation et la pollution lumineuse liée à l'éclairage public, notamment à travers son plan directeur d'éclairage, largement accepté par notre Conseil en 2015. Ce plan a débouché sur de belles réalisations qui embellissent la ville de nuit. Il n'engage toutefois que la Ville (pas les privés ni les commerces) et ne touche actuellement que le centre-ville. Une vision et une réglementation globale sur l'éclairage extérieur impliquant tous les acteurs et touchant tout le territoire communal (actuel et futur) manquent encore. Cela pourrait passer par le PAL.

C'est pourquoi nous demandons que le Conseil communal examine la possibilité de notamment :

- réduire ou éteindre l'éclairage public durant la nuit sur tout ou partie du territoire communal (dans et hors agglomération) ;
- achever rapidement (mais avec un bon rapport coût/bénéfice/économie d'énergie) le remplacement des anciens luminaires par des LED, en veillant à ne pas augmenter la puissance lumineuse sous prétexte d'économie d'énergie (« effet rebond ») ;

- supprimer tout éclairage non dirigé vers le sol ou les façades ;
- éteindre le « phare » de Chaumont ;
- créer une réglementation pour l'éclairage privé, en particulier commercial et des établissements publics, dans le but notamment de :
 1. diminuer fortement voire éteindre l'éclairage des vitrines et enseignes lumineuses durant la nuit (excepté durant les heures d'exploitation) ;
 2. interdire les enseignes lumineuses clignotantes ;
 3. encadrer l'éclairage extérieur des bâtiments à travers un règlement ad hoc (une question d'actualité récente a montré qu'une base légale manquait pour exiger un peu de modération dans l'illumination de l'hôtel Beaulac).

Discussion

Amendement du groupe socialiste

« Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens pour diminuer voire partiellement supprimer sur le territoire communal l'éclairage public et l'éclairage privé, notamment commercial, impactant l'espace public. ~~Tout en veillant à assurer la sécurité publique, ces mesures viseront la promotion de la santé publique, le maintien de la biodiversité et les économies d'énergie~~ ».

Il veillera à assurer la vie sociale et culturelle nocturne, la sécurité publique, la promotion de la santé publique, le maintien de la biodiversité et les économies d'énergie.

20-603

Interpellation du groupe PopVertSol par Mmes et MM. Nicolas de Pury, Martha Zurita, Michel Favez, Charlotte Opal, Hélène Dederix Silberstein, Jean-Luc Richard, François Chédel, Stéphane Studer et Jacqueline Oggier Dudan, intitulée « Plan de quartier de Serrières-Tivoli, un projet toxique ? » (Déposée le 10 février 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 9 mars 2020) :

Quel est le degré de toxicité de ce plan de quartier, datant de 2005, et maintes fois remis en cause par de nombreux habitants de Serrières ?

Dès le départ, la réflexion de nos autorités, en découpant le quartier de Serrières en plusieurs zones, a permis d'imaginer la maximisation des places de parc par secteur, soit plus de 800, sans tenir compte de la situation actuelle et surtout du développement futur du quartier en termes de mobilité.

Une des dernières friches industrielles de Suisse se trouve ainsi au coeur de la polémique.

Le manquement de vision de nos autorités dans les années 1980 a été flagrant !

Au lieu de prendre la main sur un dossier avec un potentiel de développement magnifique, ce sont quelques promoteurs privés qui ont eu les yeux plus gros que le ventre et qui ne sont pas arrivés à leurs fins.

Le résultat aujourd'hui est que c'est depuis lors une banque – le Crédit suisse – qui par sa société Tivoli Center SA, gère ce site par défaut.

Comment alors maximiser de futurs profits aux dépens de la future qualité de vie du quartier ?

C'est de prendre le maximum de surfaces et de volumes constructibles, par un lobbying appuyé, de faire passer un plan de quartier en détournant clairement celui-ci de certains de ses buts, soit celui des promoteurs privés et non celui de l'intérêt général.

Avec au final, une exagération des nuisances pour les futurs habitants du site, mais aussi pour l'ensemble des habitants du quartier de Serrières.

Comment peut-on imaginer aujourd'hui, prévoir de construire près de 350 places de parc, en s'enfonçant dans la colline depuis la rue Ehrard-Borel, sur les 800 au total prévues ?

Les surfaces de Tivoli Nord et Sud font environ 3 ha – 1,5 ha chacun.

En comparaison, nous envisageons aujourd'hui d'enlever à terme 300 places de parc aux Jeunes-Rives. La surface du projet des Jeunes-Rives est de 7,5 ha, sans compter les habitations voisines.

Et nous devrions accepter plus de 800 places de parc à Serrières, pour un territoire deux fois plus petit, qui est desservi par trois gares (Deurres, Serrières et le Littorail) et une ligne de transport publics ?

De plus, le fait de vouloir construire à l'extrême limite légale, fait que, lorsque le dénivelé est important, les limites par rapport aux angles gênent considérablement le futur des bâtiments voisins.

C'est le cas de l'usine 5 SUGUS, qui devrait laisser une bande de plusieurs mètres de largeur pour respecter normes et alignements.

L'usine SUGUS, c'est aujourd'hui plus de 1500 m² sur 4 étages.

Nous assistons à une partie de poker menteur entre le promoteur propriétaire et certains utilisateurs du site. En effet, certains affirment que les normes de sécurité ne seraient plus respectées, qu'il faudrait désamianter le bâtiment. Bref, que le mieux, ce serait de le détruire au plus vite.

D'autres affirment le contraire, que certains éléments de sécurité seraient facilement remplaçables, que l'état du bâtiment est tout à fait convenable et que la présence d'amiante n'est pas du tout prédominante. Sans compter que les projets ne semblent pas très précis concernant le futur du site.

Que peut nous dire le Conseil communal à ce sujet ?

De plus, pourquoi ne pas envisager de racheter ce bâtiment par la Ville. Il serait fort utile pour nombres d'acteurs culturels et artisans. Nos autorités pourraient se montrer proactives sur ce dossier.

Nous considérons comme aberrant d'enlever une bande de plusieurs mètres de large sur un bâtiment déjà construit, dans le but de favoriser uniquement des constructions à l'étage supérieur. Un projet que l'on peut qualifier d'obèse par sa douteuse magnificence...

Que pense le Conseil communal de ce plan de quartier datant de plus de 15 ans ?

Ne doit-il pas refait et/ou adapté après un certain nombre d'années ?

Comment peut-on prévoir dès le départ un plan de quartier aussi déséquilibré, au profit de promoteurs privés ?

Comment le Conseil communal peut-il cautionner un plan de quartier aussi toxique pour les habitants du quartier et de Serrières ?

Développement

20-604

Interpellation du groupe PopVertSol par Mmes et MM. Jacqueline Oggier Dudan, Hélène Dederix Silberstein, François Chédel, Johanna Lott Fischer, Dimitri Paratte, Jean-Luc Richard, Charlotte Opal, Nicolas de Pury et Martha Zurita, intitulée « Les zones de rencontre (20 km/h) doivent-elles vraiment être libres de tout obstacle ? » (Déposée le 20 février 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 9 mars 2020) :

Lors de la séance du 10 février 2020, le Conseil communal affirmait que l'aménagement d'une « zone de rencontre » nécessitait le réaménagement de la rue et la suppression des trottoirs et de tout obstacle obstruant la visibilité, y compris les arbres. Le groupe PopVertSol reste pour le moins dubitatif devant cette affirmation.

Dans la brochure technique du Bureau de prévention des accidents intitulée « Zones de rencontre » et datant de 2013, nous lisons : « Les éléments de mobilier urbain et les voitures stationnées constituent des obstacles à la visibilité. Il faut dès lors en tenir compte quant au choix de l'emplacement des parkings, des arrêts de bus et des mesures ». Et encore : « L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre requiert un rapport sommaire ou une expertise pour l'instauration d'une zone de rencontre ». Parmi les aspects à considérer à cet effet, la brochure en question cite effectivement un élément naturel que sont les haies, en plus des places de stationnement, des clôtures, des bâtiments et du mobilier urbain.

Nous ne pensons pas que les arbres soient assimilables à du mobilier urbain. Nous ne pensons pas non plus que les éléments cités doivent être supprimés intégralement, mais qu'il s'agit de les intégrer dans la réflexion sur l'aménagement de la rue, afin de garantir la sécurité de

tous les usagers. En revanche, nous pensons que les voitures stationnées entravant la visibilité sur les jeunes enfants posent davantage de problèmes de sécurité que d'éventuels arbres.

Notre groupe souhaite donc savoir :

- Quelle est la base légale qui permet de dire au Conseil communal qu'une mise en zone de rencontre nécessite l'enlèvement des arbres dans la rue concernée ?
- La Ville de Neuchâtel ne devrait-elle pas se soucier davantage du problème de sécurité que posent les voitures stationnées dans les zones de rencontre, coupant la vue à des jeunes enfants et aux automobilistes sur les jeunes enfants ?

Développement

18-402/18-403/18-404 (Pour mémoire)

Propositions par Mmes et MM. Amelie Blohm Gueissaz, Jonathan Gretillat, Christophe Schwarb, Sylvie Hofer-Carbonnier, Nicolas de Pury et Dimitri Paratte, portant sur la modification du Règlement général de la commune de Neuchâtel (Déposées le 18 juin 2018 et inscrites à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 2 juillet 2018) :

Selon décision du Bureau du Conseil général du 12 février 2019.

19-406 (Pour mémoire)

Proposition du groupe socialiste, par Mmes et MM. Baptiste Hurni, Mariachiara Vannetti, Gabriele Jeanneret, Nando Luginbühl, Patrice de Montmollin, Jonathan Gretillat, Antoine de Montmollin, Catherine Schwab, Anne Dominique Reinhard et Timothée Hunkeler, intitulée « Projet d'arrêté visant à préserver, aménager et développer les parcs et espaces publics dans les quartiers de la Ville de Neuchâtel » (Déposée le 28 octobre 2019 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 11 novembre 2019) :

Renvoi à la Commission des plans d'aménagement communal et d'alignement pour étude, selon décision du Conseil général du 20 janvier 2020.

Neuchâtel, le 23 avril 2020

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Le chancelier,

Thomas Facchinetti

Rémy Voirol



CONVOCAATION

à la séance du Conseil général

du lundi 11 mai 2020, à 18h30 au Château, salle du Grand Conseil

39^{ème} SEANCE

Supplément à l'ordre du jour

20-302

Motion du groupe socialiste par Mme Isabelle Mellana Tschoumy et consorts, intitulée « Gratuité des transports publics sur le territoire communal pour les seniors les plus défavorisés » (Déposée le 29 avril 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 11 mai 2020) :

« Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et les moyens à l'établissement de la gratuité des transports publics sur l'ensemble de son territoire pour les seniors les plus défavorisés qui y sont domiciliés ».

Développement

En Suisse, environ un tiers des seniors vivent au minimum vital, voire en dessous, et Neuchâtel ne fait malheureusement pas exception. Avec les dispositions sur les Prestations Complémentaires (PC) à l'AVS, nous avons des critères objectifs pour définir la pauvreté ; les subsides LAMAL sont un autre indicateur et peuvent aussi servir de critère. Etre pauvre dans un pays riche, alors même que de nombreuses offres publiques et privées évitent l'indigence à de nombreuses personnes, c'est encore plus difficile pour les personnes âgées. Dans cette classe d'âge, la répartition des ressources est particulièrement inégale. L'exclusion (de la société) en est une conséquence.

Permettre à cette population déjà fragilisée de se déplacer gratuitement sur l'ensemble du territoire communal nouvellement fusionné, c'est une démarche qui pourrait répondre à la fois à un impératif social, environnemental, et dans une moindre mesure, économique:

- Social, car la gratuité représente le coup de pouce nécessaire à ceux qui en ont le plus besoin, c'est-à-dire, entre autres, les seniors au faible pouvoir d'achat.
- Social encore, car la gratuité encourage le déplacement et par conséquent, favorise le maintien et le développement de la vie sociale des aînés, un facteur important dans la préservation de la santé physique et psychique. Prendre le bus ou le tram pour aller boire un petit café en ville ne devrait pas être un luxe hors de portée des bénéficiaires.

- Environnemental, car l'encouragement à la fréquentation des lignes urbaines favorise l'abandon du véhicule privé pour les trajets courts. C'est une contribution directe à l'objectif que s'est très récemment fixé la commune de Neuchâtel avec la réduction du trafic motorisé à hauteur de 5% par an jusqu'en 2035.
- Economique, par la dynamisation du centre-ville, la fréquentation accrue des petits commerces par une population qui préfère faire ses courses en ville plutôt que dans les super / hypermarchés à l'extérieur de la ville. La population concernée n'a pas un pouvoir d'achat très élevé, mais reste une clientèle fidèle et régulière pour les achats du quotidien.

La gratuité des transports publics a déjà été abordée par de nombreuses collectivités, qu'elles soient communales, cantonales ou nationales. Ainsi, à Martigny, depuis janvier 2019, les bus sont gratuits pour tous les seniors, et la municipalité a réfléchi à un mode de financement intéressant avec le prestataire de services ; un exemple dont notre commune pourrait avantageusement s'inspirer.

Sur le plan cantonal, une initiative populaire, soutenue par la gauche et les verts est en cours de traitement ; elle demande la gratuité pour tous, son traitement cependant n'est pas pour demain.

Sur le plan national, en 1991, une initiative demandait la gratuité pour les jeunes mais n'a pas abouti.

L'allocation de PC et de subsides LAMAL pourrait figurer parmi les critères retenus par nos autorités pour déterminer les bénéficiaires de la gratuité des transports publics. Notons à ce propos qu'en ce qui concerne les PC, les personnes qui y ont droit doivent expressément les solliciter, une démarche lourde et compliquée pour certains ; il conviendrait de réfléchir sur une procédure facilitée, un point sur lequel nous pourrions revenir à l'avenir. Pour l'heure, il nous importe de donner un signal fort et engagé en faveur des seniors les plus défavorisés, en particulier à l'aube d'une nouvelle réalité géographique administrative au sein de la nouvelle Commune de Neuchâtel fusionnée.

Discussion

20-303

Motion du groupe socialiste par Mme Julie Courcier Delafontaine et consorts, intitulée « Des salles pour favoriser la vie de quartier et les projets collaboratifs » (Déposée le 29 avril 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 11 mai 2020) :

« Le Conseil communal est prié d'étudier la possibilité de mettre à disposition, dans chacun des bourgs et quartiers de la ville, des salles de tailles moyennes, polyvalentes, à un tarif de location modeste. Salles dont l'usage pourrait être réservé aux habitants du quartier ».

Développement

Une bonne qualité de vie et le sentiment d'appartenance à la communauté passent par une vie sociale et familiale riche de rencontres et de partages. À l'échelle du quartier, nous pensons ici à des soirées de jeux de société, de clubs de lecture, de rencontres intergénérationnelles, de débats ou de conférences.

Par ailleurs, un développement de modèles économiques locaux, sociaux et respectueux de l'environnement passe par la multiplication de coopératives (de logement, de commerces, de services) et d'initiatives citoyennes (journées de nettoyage, de trocs, etc.)

Mais, dans l'espace urbain, le premier obstacle à la mise en œuvre de ces projets est souvent la difficulté à disposer de lieux adaptés essentiels à la tenue de ces rencontres et l'organisation de ces projets.

Nous avons tous été confrontés à la difficulté de trouver un lieu pour organiser une rencontre, une séance, un débat. Les lieux pouvant accueillir des groupes de 10 à 30 personnes pour un temps court sont rares, souvent privés, et onéreux. De nombreuses petites associations, sociétés locales ou groupe de citoyens se retrouvent régulièrement face à un besoin d'une salle pour quelques heures et une offre qui se limite soit à s'organiser dans un établissement public bruyant (et pas forcément adapté) ou à la location d'une salle à la journée pour des prix prohibitifs.

Nous sommes d'avis qu'il est de la responsabilité des pouvoirs publics de soutenir et favoriser ces rencontres et ces initiatives citoyennes créatrices de liens sociaux et d'économie responsable. Si nous voulons favoriser les projets collaboratifs qui bénéficient à la vie de la communauté, développer la tenue d'événements de petites envergures dans les quartiers et soutenir des actions citoyennes, il est indispensable que les habitants de notre ville puissent se rencontrer et s'organiser facilement sans complication administrative ou obstacle financier.

Nous demandons donc au Conseil communal d'étudier la possibilité de mettre à disposition des habitants de la commune, au minimum une salle par quartier ; salle destinée à la location à l'heure, y compris en soirée et en week-end.

Il est du reste essentiel que les tarifs de location soient minimums, et que les démarches de réservation et de paiement facilitées. Le Conseil communal pourrait par exemple étudier la faisabilité d'une plateforme de réservation en ligne de type agenda électronique et de paiement à l'utilisation effective à l'heure (comme pour un parking en ouvrage par exemple). Le dynamisme de la vie sociale et citoyenne de notre ville doit être soutenu et facilité.

Discussion

20-304

Motion du groupe socialiste par M. Jonathan Gretillat et consorts, intitulée « Des logements avec encadrement à loyer abordable pour nos aînés ! » (Déposée le 29 avril 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 11 mai 2020) :

« Le Conseil communal est prié d'étudier le potentiel de développement, directement par la commune ou par des maîtres d'ouvrage d'utilité publique, d'une offre suffisante d'appartements avec encadrement avec des loyers abordables destinés prioritairement aux personnes âgées ou à mobilité réduite. Dans ce but, le Conseil communal est également prié d'étudier les voies et moyens de définir dans le plan d'aménagement communal des secteurs pour lesquels une part minimale d'appartements avec encadrement pour personnes âgées et de logements à loyer modéré

ou abordables est prévue, en application de l'article 59 al. 2 let. p, q et r de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire ».

Développement

L'évolution démographique et la pyramide des âges prévisibles à l'horizon 2040 sont implacables: selon les projections actuelles, les personnes âgées de plus de 65 ans vont augmenter de l'ordre de 50% par rapport à aujourd'hui. Cela constitue un véritable défi pour notre société, et en premier lieu concernant l'un des principaux besoins élémentaires de chaque individu : se loger ! Sur la base des mêmes considérations, et vu la situation financière de la majorité des ménages neuchâtelois, on estime à environ 40% la part d'appartements pour bénéficiaires AVS qui devront être en mesure de proposer des loyers entrant dans les normes des prestations complémentaires, à savoir : au maximum 1'100 francs par mois (charges comprises) pour une personne seule, 1'250 francs pour les couples mariés. Autant le dire d'emblée : on en est encore bien loin !

Pour tenir compte du vieillissement de la population, l'optique actuelle, souhaitée autant par les personnes concernées que par les professionnels de la santé, préconise le développement d'une politique de maintien des personnes âgées le plus longtemps possible à domicile, en évitant ou limitant au maximum l'hébergement en EMS. Cela passe par la nécessaire création et le renforcement de structures dites intermédiaires, en particulier les appartements avec encadrement. De tels appartements, adaptés aux personnes fragilisées, à mobilité réduite ou en situation de handicap, doivent notamment assurer à leurs locataires une certaine assistance, une présence régulière, et un relais vers des ressources externes en cas de difficultés. Et surtout, ils doivent proposer des loyers abordables pour leurs occupants, faute de quoi ceux-ci ne pourront plus dépendre de leurs propres ressources.

Les besoins en nouveaux appartements avec encadrement et loyers abordables sont énormes: plusieurs milliers doivent être construits d'ici à 2040 ! Si rien n'est entrepris durant ces prochaines années, la situation sociale des aînés deviendra préoccupante. Le canton a mis à disposition des ressources et des outils fonciers pour permettre aux communes d'y parvenir, en particulier avec la nouvelle loi cantonale sur l'aménagement du territoire : selon celle-ci, les communes peuvent désormais faire figurer dans leur plan d'affectation des zones et leurs règlements d'aménagement des secteurs pour lesquels une part minimale d'appartements avec encadrement pour personnes âgées, et avec loyer modéré ou abordable, doivent être prévus. Dans ces secteurs communaux, la collectivité disposera alors systématiquement de droits de préemption pour parvenir à atteindre les parts minimales ; dans l'éventualité où les parts minimales n'étaient pas atteintes dans un délai de 10 ans, la collectivité disposera alors d'un droit d'emption, pour réaliser à la place des particuliers les appartements avec encadrement et loyer abordables nécessaires.

La Ville de Neuchâtel doit montrer l'exemple : par une politique volontariste, elle doit contribuer dès à présent à la création, par elle-même et d'autres maîtres d'ouvrages d'utilité publique, d'appartements avec encadrement. Il est aujourd'hui urgent de ne plus oublier nos aînés !

Discussion

20-605

Interpellation du groupe socialiste par M. Gabriele Jeanneret et consorts, intitulée « Des vélos électriques subventionnés ! » (Déposée le 29 avril 2020 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1^{ère} fois lors de la séance du 11 mai 2020) :

Le 18 octobre 2017, le Conseil communal répondait à l'interpellation du groupe socialiste dénommée "Une ville digne de la petite Reine !". Pour rappel, dans cette interpellation, le groupe socialiste regrettait l'absence de stationnement de vélo proche des bâtiments publics de la ville (musée, école, salle de gymnastique, ...). Dans ses réponses, le Conseil communal évoquait notamment qu'il allait améliorer le stationnement des vélos au pied de la tour OFS, au bas du Fun'ambule ou proche des arrêts importants des transports publics comme pour le Littorail ou à la Place Pury.

Plus de trois ans après, le bilan est en demi-teinte. Certes, un nouveau parking à vélos a été inauguré sur la place de la tour OFS mais aucun autre aménagement de qualité n'a été inauguré proche des infrastructures comme les écoles ou les musées. Or, il n'est pas si compliqué d'installer des arceaux pour vélos permettant de stationner de manière un peu plus sûre un vélo électrique coûtant plusieurs milliers de francs.

Au sujet des vélos électriques, le groupe socialiste constate que la Ville de Neuchâtel subventionne l'achat de scooter ou de motocycles électriques mais nullement de vélos électriques. Cette aberration est incompréhensible pour le groupe socialiste.

Au vu de ce qui précède, le groupe socialiste prie le Conseil communal de répondre aux questions suivantes :

- Étant donné l'urgence climatique actuelle et l'importance que le vélo peut avoir pour améliorer la qualité de vie des villes, quelles sont les prochaines mesures pour améliorer le stationnement des cycles ?
- Plus particulièrement, quelle est la politique de la Ville pour favoriser l'usage des vélos électriques ?
- Quelles sont les raisons qui incitent la Ville à subventionner les scooters et les motocycles électriques plutôt que les vélos électriques ?

Développement

Neuchâtel, le 4 mai 2020

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Le chancelier,

Thomas Facchinetti

Rémy Voirol