



## **CONVOCAATION**

**à la séance du Conseil général**

**du lundi 26 juin 2017, à 19h30 à l'Hôtel de Ville**

**7<sup>ème</sup> SEANCE**

**Rapports du Conseil communal**

### **17-007**

**Rapport du Conseil communal**, concernant une demande de crédit relative au remplacement d'une ambulance pour le Service d'incendie et de secours.

### **17-008**

**Rapport du Conseil communal**, concernant une demande de crédit d'étude pour la phase de projet de réaménagement des Jeunes-Rives.

## **Autres objets**

### **17-608**

**Interpellation** du groupe socialiste par Mmes et MM. Gabriele Jeanneret, Morgan Paratte, Jonathan Gretillat, Milena Boulianne, Christine Perrin, Baptiste Hurni, Philippe Loup, Patrice de Montmollin, Antoine de Montmollin et Isabelle Mellana Tschoumy, intitulée « Une ville digne de la petite reine ! » (Déposée le 5 mai 2017 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1<sup>ère</sup> fois lors de la séance du 8 mai 2017) :

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 stationnement 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 divertissement), 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 fans 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 :

- Un projet d'augmentation et d'amélioration des places vélos est-il en cours sur l'ensemble du territoire de la ville ?
- Un diagnostic des emplacements stratégiques pour des places de vélos de qualité a-t-il été réalisé ? Si non, est-il planifié ?
- Une autre vélostation, comme celle à la gare (place Blaise Cendrars 3), est-elle prévue proche du centre-ville ?
- Quels sont les projets d'amélioration du réseau cyclable ?
- Des comptages vélos dans les endroits névralgiques de la Ville sont-ils prévus ?
- 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 ?
- Quelles mesures sont envisagées dans le cadre de la mise en œuvre du processus participatif Centre et gare ?

Le présent texte tient lieu de développement écrit

### **17-609**

**Interpellation du groupe PLR par Mmes et MM. Alexandre Brodard, Joël Zimmerli, Mirko Kipfer, Amelie Blohm Gueissaz, Isabelle Bellaton, Nadia Boss, Raymonde Richter, Christophe Schwarb, Philippe Etienne et Jérôme Bueche**, intitulée « Le marché doit rester à la Place du Marché ! » (Déposée le 15 mai 2017 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1<sup>ère</sup> fois lors de la séance du 12 juin 2017) :

Le Conseil communal a récemment fait part dans la presse locale de réflexions qu'il menait sur un éventuel déplacement du marché de Neuchâtel ailleurs dans la zone piétonne ou dans la ville.

Ces déclarations inquiètent et étonnent, d'autant plus que les maraîchers sont fortement opposés à cette idée et que leurs clients aussi semble-t-il. Le groupe PLR souhaite donc marquer son fort attachement au marché et à son emplacement actuel. Non seulement le marché apporte de la vie, des échanges et de la convivialité, mais il attire un nombreux public qui fait également vivre les commerçants du centre-ville. Il permet aux habitants d'acheter des produits frais, de la région, à des producteurs locaux. Il participe donc grandement à la qualité de vie et à l'attrait du centre-ville.

Ce qui fait son attrait, c'est évidemment aussi sa situation sur la plus belle place de la ville. Sa proximité de la Place Pury, centre névralgique des transports publics, contribue également à son succès. Pour le groupe PLR, un déplacement ailleurs dans la zone piétonne, à la place du port, au jardin anglais ou même aux Jeunes-Rives pourrait avoir un impact très négatif pour le marché lui-même et pour l'attraction qu'il représente pour notre centre-ville, que ce soit au niveau des nombreux clients qu'il attire au centre ou sur le plan touristique.

Le marché doit donc être prioritaire à la Place du Marché. Il était d'ailleurs là bien avant les terrasses. Un modus vivendi entre les maraîchers et les commerçants et restaurateurs de la place doit pouvoir être trouvé. Ce également si les clients du marché ont peu à peu changé leurs habitudes et viennent toujours plus tard faire leur marché. Le client doit aussi être roi au marché. Quelques désagréments et dépassements d'horaire au moment du rangement des stands et des départs sont inévitables. De plus, si le marché devait venir à manquer de place, une extension (p. ex. sur la place du Coq d'Inde) serait à étudier en priorité à toute réflexion sur un éventuel déplacement à un autre endroit.

Le 1<sup>er</sup> juin 2015, le directeur de l'urbanisme mentionnait, en réponse à une question d'actualité du groupe PLR, qu'un groupe de travail «centre-ville» avait été constitué et qu'une réflexion avait été initiée sur l'occupation de la place des Halles et des terrasses en ville de Neuchâtel. Ce groupe devait se pencher prioritairement sur la question de la place des Halles et de l'occupation de cette dernière, mais la question de déplacer le marché n'était pas à l'ordre du jour. Le dernier article paru dans la presse à ce sujet semble toutefois contredire cette affirmation.

Deux ans plus tard, et vu les inquiétudes grandissantes des maraîchers et de la population, il est temps de mettre fin à cette désagréable situation d'incertitude.

Finalement, toujours concernant le marché, mais sur un autre plan, certains s'étonnent qu'un maraîcher notamment puisse y tenir son stand pratiquement chaque jour de la semaine, soit également quand ce n'est pas jour de marché. Selon eux, cela pourrait constituer une forme de concurrence déloyale vis-à-vis des commerçants installés et vendant les mêmes produits, qui doivent eux s'acquitter d'un loyer souvent important et répondre à différentes normes strictes. Cela pourrait en outre constituer une inégalité de traitement vis-à-vis d'autres maraîchers qui ne bénéficieraient pas de la possibilité de tenir un stand chaque jour de la semaine, et mérite donc des explications. Sans prendre position sur ces questions, quelques explications à ce sujet seraient les bienvenues.

Au vu de ce qui précède, les soussignés souhaitent par la présente interpellier le Conseil communal et lui demander des explications et des réponses aux questions suivantes :

- Le Conseil communal envisage-t-il sérieusement de déplacer le marché à un autre endroit ? Où en sont les réflexions et discussions menées depuis 2015 ?
- Le Conseil communal peut-il aujourd'hui rassurer la population et les maraîchers en confirmant que le marché ne sera définitivement pas déplacé, ou du moins pas sans l'accord de ces derniers ? Et qu'il ne mettra aucune pression sur eux, sous quelque forme que ce soit, pour obtenir leur accord ?
- Quelles étaient ou sont les plaintes des commerçants de la place, s'il y en a ? Ont-ils pu entretemps être entendus ? Une solution satisfaisante pour eux a-t-elle été trouvée ?
- Existe-t-il une autorisation particulière permettant à certains stands de venir chaque jour ouvrable ? Si oui, pour quelles raisons et sur quelle base ?

Avec nos remerciements au Conseil communal pour les éclaircissements qu'il nous fournira sur ces différents points, et sur la confirmation qu'il apportera, nous l'espérons, sur la question du maintien du marché à son endroit actuel.

Développement

### **17-611**

**Interpellation du groupe PopVertSol par Mmes et MM. Ariane Tripet, Joël Desaulles, Diego Fischer, Charlotte Opal, Dimitri Paratte, Hélène Dederix Silberstein, Johanna Lott Fischer et Jacqueline Oggier Dudan**, intitulée « Projets Tivoli : plus de clarté SVP ! » (Déposée le 7 juin 2017 et inscrite à l'ordre du jour pour la 1<sup>ère</sup> fois lors de la séance du 12 juin 2017) :

Le 29 mars dernier, nous avons reçu un communiqué de presse de la Ville intitulé « Nouvel élan pour le projet de Réaménagement de Tivoli Sud » donnant quelques éléments sur l'avancée du projet et invitant la population à une séance d'information le 20 avril dernier. Si l'on peut saluer l'effort d'information donnée au grand public, le groupe PopVertSol n'est pas satisfait du communiqué de presse, de la séance d'information et de la communication générale autour du nouveau quartier Tivoli-Sud. Il subsiste en effet des lacunes et des zones d'ombre intolérables que notre groupe voudrait voir éclairées.

D'une manière générale, le groupe PopVertSol souhaite souligner son incompréhension face à des plans qui lui paraissent en totale contradiction avec la volonté de développement durable et de « cohésion sociale » défendue par la Ville. Il nous semble tout d'abord que Tivoli devrait être pensé comme un tout et nous ne comprenons donc pas le saucissonnage inhérent à ce projet entre Tivoli Sud et Tivoli Nord. Dans un deuxième temps, si l'on se penche sur les quelques plans circulant dans les médias, on ne peut que constater l'incongruité de construire un grand bloc devant un plus petit bloc, cachant ainsi la vue mais aussi le soleil au plus petit bloc. Ce plan est d'autant plus attaquant qu'à notre connaissance, le but est de mettre les logements d'utilité publique dans le grand bloc arrière, à l'ombre des grands blocs pour les PPE. Pour le groupe PopVertSol, il s'agit là d'une façon de construire qui relève plus de la gentrification que d'une vision de cohésion et de mixité sociale.

Quant aux imprécisions, il s'agit d'abord du nombre de logements. Le communiqué de presse annonce un chiffre de 160 logements, alors que lors de la séance d'information, ce chiffre n'a pas pu être confirmé par M. Coquillat, qui ne pouvait dire s'il allait s'agir de 160 logements en tout ou 160 logements + 30% de logements d'utilité publique.

D'après l'étude d'impact publiée en 2014, le projet compte près de 25'808 m<sup>2</sup> de surface dédiée au logement. Si le chiffre de 160 logements se révèle exact, les appartements prévus seront de 161 m<sup>2</sup> en moyenne. Sachant que la surface moyenne par logement construit en 2015 est de 99 m<sup>2</sup> (OFS), ce chiffre nous paraît extravagant, sinon erroné.

Quant aux places de parc, le chiffre de 436 places nous paraît incohérent compte tenu d'une part du discours de « qualité environnementale » et des mesures pour une « mobilité plus durable », notamment par un système d'autopartage mis en avant dans le communiqué de presse. Il nous paraît d'autant plus excessif que selon l'étude d'impact sur l'environnement de 2014, le calcul du besoin réduit de stationnement a été effectué sur une desserte en transports publics de 4 bus par heure seulement, alors que la zone est desservie non seulement par 6 bus par heure, mais aussi par le tram et le train. Sans compter que le taux de réduction n'a pas été appliqué aux logements.

Selon nos calculs et toujours selon 160 logements, cela correspondrait à environ 2,5 places de parc, alors que près d'un tiers des ménages de Neuchâtel ne possède pas de voiture. À l'heure actuelle, les nouvelles constructions dans les villes de Suisse n'en comptent que 0 à 1,25 par logement (Wüest & Partners) !

La philosophie du quartier manque également d'imprécision. En effet, le groupe PopVertSol a été étonné d'entendre le nom d' « éco-quartier » prononcé sur les ondes de la RTS par l'architecte communal adjoint. S'il s'agit effectivement d'un « éco-quartier », le groupe se voit ravi, mais il souhaite rappeler qu'une telle appellation demande le respect de certains critères de durabilité qui ne sont de toute évidence pas suivis dans les plans actuels.

Toutes les données du projet indiquent qu'il s'agit d'un projet imaginé dans la fin des années 90. Or, ce quartier stratégique en matière de développement urbain mérite un projet d'avenir emprunt d'une philosophie d' « art de vivre et innovation ».

Au vu de l'imminence de l'enquête publique, le groupe PopVertSol souhaite des informations claires, précises et transparentes sur les décisions qui ont été prises.

#### Questions générales

- Pourquoi séparer Tivoli en Nord et Sud dans la conception du quartier ?
- Quelle est la philosophie du quartier ? Eco-quartier ? Si oui, les plans seront-ils modifiés en fonction des critères applicables pour un tel quartier ?

#### Logements

- Combien de logements seront créés ? Quelle sera la surface moyenne de ces logements ?
- S'agissant d'un constructeur privé, son but n'est pas de faire des appartements d'utilité publique. Combien de logements d'utilité publique seront créés (« 30% au maximum » n'étant pas très précis) ? Y a-t-il eu un accord à ce sujet ? Si oui, quel accord a été conclu ?

#### Places de parc

- Pourquoi le règlement de réduction de stationnement n'est pas appliqué aux logements ?
- Peut-on préciser qui sont les locataires actuels du parking en surface de 115 places ?
- Y aura-t-il des places en zone bleue supprimées ? Si oui, où et à quelles conditions les gens pourront-ils se parquer ?
- Dans ces 436 places, est-ce qu'il y a des places pour des gens extérieurs à la construction ?
- Est-ce que des gens pourront louer des places de parc dans ce parking ?

- Si le chiffre de 160 logements est correct, comment les autorités peuvent justifier à l'heure actuelle 2,5 places de parking par appartement ? (en se basant sur 160 dont 50 d'utilité publique annoncés (étudiants/aînés n'ayant pas forcément de voiture)). Quel ratio a été utilisé ?
- Est-ce que les logements d'utilité publique sont sans voiture ?

Erhard-Borel

- Quid de l'élargissement de la route Erhard-Borel et du mur en pierre sèche ? Quelle en sera sa largeur après les travaux ? Pour effectuer ces travaux, les moloks au bas du Chemin Vieux seront-ils déplacés ? Qui finance ces travaux d'élargissement et de déplacement de moloks ?

Développement

Neuchâtel, le 13 juin 2017

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Le chancelier,

Fabio Bongiovanni

Rémy Voirol