



À Mesdames et Messieurs  
Les membres du Conseil général  
2400 Le Locle

Le Locle, le 21 septembre 2023

En prévision de la séance du Conseil général du 28 septembre 2023, nous vous prions de bien vouloir compléter l'ordre du jour comme suit :

6. INTERPELLATION

23-606 De M. Gérard Santschi et Mmes Martine Sieber, Anne-Catherine Frutschi Lancaster, Joëlle Eymann, MM. Stéphane Reichen, Pascal Wurz (PS) : Le Temple et ses extérieurs

Le groupe socialiste souhaite interpellier le Conseil communal sur les trois points suivants concernant les extérieurs du Temple du Locle :

- Est du Temple : lors des derniers travaux de la cour du Temple, il a été installé trois bacs en béton censés accueillir des œuvres d'art. Depuis, à part quelques planches bouchant les trous des bacs, il n'y a jamais rien d'installé (c'est d'ailleurs un Conseiller général socialiste qui avait demandé l'installation de cette protection). Le Conseil communal envisage-t-il de rendre plus vivant ces bacs en béton ?
- Nord du Temple 1: il est dangereux de passer par ce côté du Temple car ce secteur pavé est en (très) mauvais état, avec des pavés manquants, cassés et/ou disjoints. Le Conseil communal envisage-t-il de sécuriser ce lieu ?
- Nord du Temple 2 : à la suite de la fête des Promotions, les poteaux délimitant la cour du Temple et la rue Marie-Anne-Calame n'ont pas été réinstallés : est-ce un oubli des services techniques de ne pas l'avoir fait, ou y a-t-il une autre raison cette fois impérieuse ?

Nous remercions l'exécutif de ses réponses, et surtout de la future remise en état de la cour du Temple.

9. MOTIONS

23-903 De M. Gérard Santschi et Mmes Anne-Catherine Frutschi Lancaster, Joëlle Eymann, Martine Sieber, MM. Stéphane Reichen, Pascal Wurz (PS) : Le Locle-Les Brenets baptise une locomotive Re 460

Le groupe socialiste demande au Conseil communal d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des CFF afin de donner le nom de notre Commune du Locle à l'une des locomotives Re 460 en service dans notre pays.

En effet, plusieurs régions ou villes de Suisse ont leurs noms apposés sur l'une des 119 locomotives de type Re 460 depuis leur mise en service entre 1991 et 1995. Ainsi, « notre » locomotive pourrait s'appeler « Le Locle-Les Brenets » ou « Saut-du-Doubs ».

Ceci permettrait encore une fois de faire connaître notre Commune au-delà des frontières cantonales. Cela montrerait encore une fois aux habitants de notre Commune les efforts qui sont réalisés par le législatif et l'exécutif pour apporter une plus-value à notre image.

Ce baptême affirmerait également que la Commune du Locle est fière d'être reliée au réseau suisse de transports publics via son réseau ferroviaire. Cette locomotive remplacerait ainsi l'Ae 6/6 11504 « Le Locle », avec les armoiries de la Commune, retirée du service il y a de nombreuses années. Il va de soi que tout autre type de motrice comme support de ce projet nous satisferait également.

23-904 De M. Vivian Bologna et M. Jean-Marie Rotzer (POP) : « Pour une amélioration de l'offre des transports publics »

Le Conseil communal veille à l'amélioration de l'offre de transports publics sur le territoire loclois. Il dresse les pistes d'amélioration en termes d'offre, de correspondances et de cadences dans le trafic urbain et régional en collaboration avec l'Etat et TransN.

Développement de la problématique:

L'avenir du Régional des Brenets suscite bien des interrogations quant au futur moyen de transports publics reliant Les Brenets au Locle, mais aussi au sein de la localité brenassière. Dans ce cadre, mais de manière globale, pour affronter le défi climatique et améliorer l'attractivité de notre commune, il est impératif de donner plus de place à une offre en transports publics de qualité.

Nous demandons donc au Conseil communal de dresser une liste des améliorations potentielles en termes de cadences pour le trafic urbain et dans le trafic régional et d'en chiffrer les conséquences financières.

Relevons qu'actuellement la cadence des bus de 20 minutes au sein de la localité locloise ne se marie guère avec les cadences 30 minutes des trains vers/de La Chaux-de-Fonds/ Neuchâtel ni avec les horaires des lignes interurbaines 360 et 361. Dans le trafic purement local, l'offre après 19h n'est guère intéressante pour ceux et celles qui voudraient rallier le centre-ville pour une soirée au cinéma ou au théâtre ou au contraire rentrer chez eux après 19h. Mobicité dessert certes Le Locle, mais cette offre est concentrée sur la fin de semaine (le vendredi de 21h30 à 23h10, le samedi de 19h10 à 23h10 ainsi que les dimanches et fériés de 8h30 à 11h45 et de 12h50 à 17h30). Entre Les Brenets et Le Locle et inversement, l'horaire souffre de quelques lacunes en soirée qui ne favorisent guère les déplacements en transports publics.

23-905 Interpartis (POP par M. Vivian Bologna, PS par M. Stéphane Reichen, Les Verts par M. Romain Vermot): « Pour une vraie qualité de vie dans le Quartier-Neuf »

Le Conseil communal met en place un catalogue de mesures d'atténuation des nuisances du trafic dans le Quartier-Neuf. Celles-ci devraient être d'ordre urbanistique, préventif, voire répressif afin d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des habitantes et habitants du quartier qui subissent de plein fouet les nuisances du trafic motorisé individuel depuis de trop nombreuses années. Il met aussi en place des mesures de mobilité douce. Pour ce faire, il s'appuie sur le rapport de Transitec de 2016.

Développement :

Quelle que soit l'heure, il est plus aisé de rouler sur la Concorde que sur la rue principale du Marais et de traverser ainsi le Quartier-Neuf.

Contrairement à la rue du Marais, la Concorde est dépourvue de passages piétons, il n'y a quasiment aucune priorité de droite dans le sens Ouest-Est et il n'y a pas de feu. C'est un appel à la circulation.

La rue du Progrès n'est pas en reste non plus. C'est une ligne droite entre la Croisette et le giratoire de la Combe-Girard, dépourvue de priorité de droite. Et ce ne sont pas les 20 mètres de sens unique qui refrenent les plus pressés.

Le quartier étant une zone 30, il est dépourvu de passage piétons. Par conséquent, il est plus risqué de traverser la rue dans le Quartier-Neuf qu'en plein centre-ville où la limite de circulation est de 50 km/h.

Les piétons n'ont droit à aucune priorité dans une zone d'habitation. On croit rêver.

Nous constatons également une augmentation du trafic poids lourds (dont des semi-remorques), autant sur le Quartier-Neuf que la Combe-Sandoz dont les voies de circulation ne sont pas dimensionnées pour ce type de véhicules.

Alors que le Conseil communal rêve d'attirer de nouveaux habitants et habitantes, il n'est pas acceptable que l'un des quartiers les plus beaux soit ainsi délaissé en termes de qualité de vie. Il n'est pas rare de croiser des familles qui refusent de s'y installer ou qui changent de quartier en raison des nuisances sonores et le manque de sécurité.

Les pistes d'amélioration sont nombreuses : elles peuvent être urbanistiques avec l'instauration de Zones 20, la pose de chicane pour ralentir les automobilistes, voire l'interdiction pure et simple de certaines rues à la circulation.

Ce serait également l'occasion de créer une zone dédiée à la mobilité douce. La rue du Marais n'est absolument pas adaptée, particulièrement aux heures de pointe.

Nous ne souhaitons pas réinventer la roue, les dysfonctionnements du Quartier-Neuf et la Combe-Sandoz ont déjà été étudiés par la société Transitec en 2016 et des mesures ont été proposées (voir fichier joint). Malheureusement, jamais appliquées malgré plusieurs interpellations.

Certes, quelques petites modifications ont été apportées mais il n'y a toujours pas de réflexion globale et efficace.

Par conséquent, nous demandons au Conseil communal d'étudier en profondeur le rapport Transitec et de fournir une réponse concrète aux solutions proposées et de nous soumettre un plan d'actions à court terme.

23-906

De M. Gaëtan Dubois et Mme Corinne Schaffner, MM. Alain Krebs, Nicolas Aubert, François Chopard, Gérard Pulfer, Jean-Philippe Jequier, Michel Rosselet, Michel Zurbuchen, Pierre Surdez, Peter Spahr, Valentin Von Allmen, Michel Jequier (PLR) : « Pour étendre le fonds communal de l'énergie aux privés »

La commune du Locle dispose depuis 2017 d'un fond communal de l'énergie, qui vise, selon l'Art. 4 al. 2 du Règlement communal d'exécution de la loi sur l'approvisionnement en électricité et l'utilisation du fonds communal de l'énergie, à servir les prestations suivantes :

- a. assainissements énergétiques des bâtiments communaux ;
- b. installations de production d'énergie renouvelable pour des bâtiments communaux ;
- c. toute autre mesure visant à économiser l'énergie, à améliorer l'efficacité énergétique ou à promouvoir des énergies renouvelables.

À l'heure de la transition énergétique, la production d'énergie renouvelable et les mesures d'économie d'énergie sont primordiales afin de respecter les objectifs de neutralité carbone décidés à moyen terme. Pour arriver à cet objectif, des mesures incitatives doivent être mises en place. Cependant, ce fonds, financé par

l'ensemble des consommateurs d'électricité locloise, sert exclusivement à financer des projets de la Commune.

Dans cette optique incitative et écologique, le groupe PLR propose d'étendre l'utilisation du fonds communal de l'énergie afin de soutenir les contribuables privés qui souhaiteraient entreprendre des travaux d'assainissement de leur bâtiment ou la production d'énergie renouvelable. La Ville de Neuchâtel a déjà franchi ce pas en proposant des subventions communales via son propre fonds. En vertu de ce qui précède, le groupe PLR demande au Conseil communal d'étudier l'élargissement des bénéficiaires du fonds communal de l'énergie aux privés afin de favoriser et soutenir les mesures pour les économies d'énergie et/ou la production d'énergie renouvelable sur le territoire communal loclois. Il est laissé aux soins du Conseil communal d'étudier quelles mesures concrètes, répondant aux objectifs listés ci-dessus, doivent être soutenues et à quelle hauteur, en fonction des ressources disponibles et du contexte du marché

#### 10. QUESTION

23-1002 De Mme Joëlle Eymann et Mmes Martine Sieber, Anne-Catherine Frutschi Lancaster, MM. Gérard Santschi, Stéphane Reichen, Pascal Wurz (PS) : Un rapport d'information du Conseil d'État a été présenté au Grand Conseil concernant le projet « LA CHAUX-DE-FONDS – CAPITALE CULTURELLE SUISSE 2027 »

Développement :

Dans la lignée des capitales européennes de la culture et à l'invitation de l'association suisse Capitale Culturelle Suisse, la Ville de La Chaux-de-Fonds est appelée à devenir la première capitale culturelle suisse, faisant ainsi œuvre de pionnière. Le projet s'inscrit dans une dynamique nationale, l'expérience chaux-de-fonnière étant destinée à être répliquée à intervalle régulier, dans une autre région du pays. Il est parfaitement en phase avec le Message culture (2025-2028), dévoilé le 9 juin dernier, qui intègre précisément le concept de Capitale Culturelle suisse. Prévues initialement en 2025, la manifestation se profile pour 2027 et souhaite attirer des publics de toute la Suisse, mais également des régions voisines, par-delà les frontières.

Afin de s'inscrire à un niveau national, ce projet d'envergure doit mobiliser des fonds communaux, cantonaux et nationaux, couplés à des soutiens privés.

Le présent rapport aura des retombées importantes aussi bien pour la Ville que pour le Canton, puisque cette manifestation valorisera l'offre culturelle de la ville, la fera connaître à un niveau national, en créant dans le même élan des ponts entre les régions et une plus-value pour le tourisme et l'économie cantonale (texte rapport CAPITALE CULTURELLE SUISSE 23.014 du 14 juin 2023).

- Le Conseil communal peut-il nous dire si notre commune a été approchée au vu des divers enjeux économiques, sociétaux, culturels et touristiques ?
- Ou a-t-il fait des démarches dans cette direction ?

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Le chancelier,  
P. Martinelli

# Dysfonctionnements et mesures par secteur



# Dysfonctionnements et mesures par secteur

## Secteur Combe-Sandoz



## Secteur Combe-Sandoz – Dysfonctionnements observés

Figure n°30



Les problématiques principales actuellement observées sur le chemin de la Combe-Sandoz sont les suivantes :

- trafic de transit relativement important à l'heure de pointe du soir (~500 véh/h) dû à la saturation de la H20;
- manque d'aménagements et de sécurité pour les piétons;
- absence de marquage pour le stationnement.

### Objectifs

- 1 Sécuriser les cheminements piétons.
- 2 Reporter le trafic de transit sur l'axe principal (Girardet – Marais – Calame – Temple – France).

### Légende :

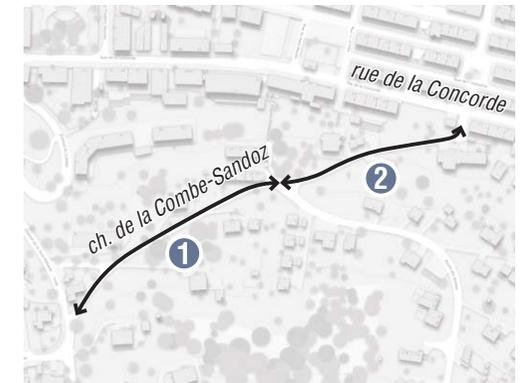
- ◻ ◯ carrefour à feux / giratoire
- zone 30 km/h
- X--- circulation interdite
- Dysfonctionnements :
- trafic de transit le soir
- secteur avec manque d'infrastructures pour les piétons
- Contraintes :
- gabarit limité
- ❄️ 🚗 mesures hivernales (gabarit minimal = 4,00 mètres)

## Secteur Combe-Sandoz – Evaluation des variantes d'exploitation

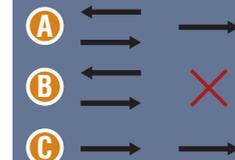
Figure n°31

Le gabarit disponible sur le tronçon ② ne permet pas la mise en place d'une circulation à double-sens. Ce principe n'est donc pas retenu dans la génération systématique de variantes d'exploitation du chemin de la Combe-Sandoz.

①	②		
← →	→	→ A étudier	A
← →	←	problèmes de transit à l'heure de pointe du soir non résolus (mesures complémentaires nécessaires)	
← →	×	→ A étudier	B
→	→	→ A étudier	C
→	←	Accessibilité locale impossible	
→	×	Accessibilité locale impossible	
←	→	Accessibilité locale impossible	
←	←	problèmes de transit à l'heure de pointe du soir non résolus (mesures complémentaires nécessaires)	
←	×	Accessibilité locale impossible	
×	→	Accessibilité locale impossible	
×	←	Accessibilité locale impossible	
×	×	Accessibilité locale impossible	



Suite à la génération puis à l'évaluation des variantes d'exploitation du chemin de la Combe-Sandoz, trois variantes répondent aux objectifs fixés :



Dans un premier temps, la variante A est recommandée car elle est facile à mettre en place et permet de conserver une accessibilité comparable à l'état actuel.

La variante C n'est pas satisfaisante car elle péjore l'accessibilité sans diminuer le trafic de transit à l'heure de pointe du matin (contrairement à la variante B).

## Secteur Combe-Sandoz – Mesures proposées

Figure n°32



- 1 Aménagement pour piétons (pas de traversées piétonnes car zone 30 km/h).
  - 2 Inversion du sens unique.
  - 3 Mise en place d'un contresens cyclable (sens montant) entre la rue de la Concorde et la route des Bosses (accessibilité au quartier).
- Des mesures supplémentaires pourraient être mises en place si un transit ouest-est (HPM) apparaît :
- 4 interdiction de circuler (riverains exceptés) aux heures de pointe du matin et du soir;
  - 5 coupure complète de la circulation des transports individuels motorisés sur le bas du chemin de la Combe-Sandoz.
- Durant la période hivernale, un risque de glissade sur le chemin de la Combe-Sandoz semble possible. Les mesures suivantes pourraient être mises en place :
- fermeture du bas de la route;
  - inversion du sens de circulation durant la période hivernale.

# Dysfonctionnements et mesures par secteur

## Secteur Quartier-Neuf



## Secteur Quartier-Neuf – Dysfonctionnements observés

Figure n°33



Les problématiques principales actuellement observées dans le "Quartier-Neuf" sont les suivantes :

- trafic de transit relativement important à l'heure de pointe du matin dû à la saturation de la H20;
- marquage non conforme aux zones 30 km/h.

### Objectifs

- Reporter le trafic de transit sur l'axe principal (H20).
- Améliorer les infrastructures pour la mobilité douce.
- Améliorer la qualité de l'espace public.

### Légende :

◻ ◯ carrefour à feux / giratoire

▭ zone 30 km/h

Dysfonctionnements :

→ trafic de transit le matin

▭ marquage non conforme aux normes en vigueur

## Secteur Quartier-Neuf – Evaluation des variantes d'exploitation

Figure n°34

### Secteur central ouvert

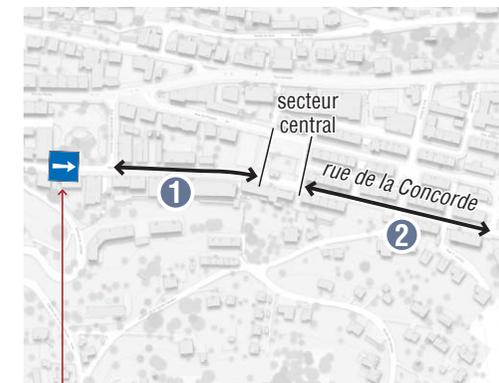


		② Tronçon est de la rue de la Concorde		
		↔	→	←
① Tronçon ouest de la rue de la Concorde	↔	✗ ne résoud pas les problèmes de transit	✗ ne résoud pas les problèmes de transit à l'heure de pointe du matin	✗ ne résoud pas les problèmes de transit à l'heure de pointe du soir
	→	✗ ne résoud pas les problèmes de transit à l'heure de pointe du matin	✗ ne résoud pas les problèmes de transit à l'heure de pointe du matin	✓ à étudier
	←	✗ ne résoud pas les problèmes de transit à l'heure de pointe du soir	✓ à étudier	✗ ne résoud pas les problèmes de transit à l'heure de pointe du soir

### Secteur central fermé

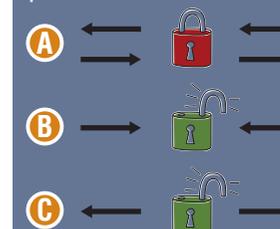


		② Tronçon est de la rue de la Concorde		
		↔	→	←
① Tronçon ouest de la rue de la Concorde	↔	✓ à étudier	✗ accessibilité trop contrainte	✗ accessibilité trop contrainte
	→	✗ accessibilité trop contrainte	✗ accessibilité impossible	✗ accessibilité impossible
	←	✗ accessibilité trop contrainte	✗ accessibilité impossible	✗ accessibilité impossible



Ce sens unique est obligatoire afin d'empêcher le transit à l'heure de pointe du soir (en cohérence avec la mesure recommandée sur Combe-Sandoz).

Suite à la génération puis à l'évaluation des variantes d'exploitation du Quartier-Neuf, trois variantes semblent intéressantes pour répondre aux problèmes identifiés :



La variante **A** est plus contraignante en termes d'accessibilité, mais permet une valorisation du secteur central.

## Secteur Quartier-Neuf – Mesures proposées

Figure n°35



- 1** Mise en place d'une zone de rencontre à la rue de la Concorde.
- 2** Modification du schéma de circulation (sens unique ou coupure), à définir en fonction des objectifs de valorisation des espaces publics et des contraintes d'accessibilité.
- 3** Réaménagement des espaces publics.
- 4** Amélioration des infrastructures pour les vélos dans le secteur.
- 5** Marquages et autres éléments de modération dans la zone 30 km/h.