

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – MOTION

| | | | | |
|--|---------------------------|--------------|-------------------------|-------------------------------|
| <i>À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé</i> | Date 11.08.2021 | Heure | Numéro 21.175 | Département(s) DDTE |
| | Annule et remplace | | | |

| | |
|---|-----------------------------------|
| Auteur(s) : Motion populaire d'un groupe de citoyens | Lié à (facultatif) : ad |
| Titre : Pour un centre-ville désencombré et une ville tournée vers le futur ! | |
| Contenu : <p>En cas de refus par le peuple du crédit d'engagement de 186 millions de francs pour la réalisation du contournement est de La Chaux-de-Fonds par la route principale H18, nous demandons à ce que la part cantonale allouée à ce projet, soit 73 millions de francs, soit allouée à une optimisation de la répartition des flux internes, des transports en commun et de la mobilité douce afin de désencombrer le centre-ville et d'offrir une zone piétonne aux habitant-e-s de la métropole horlogère, ainsi qu'une réduction globale du trafic en ville. Il serait souhaitable que la population soit impliquée dans ce processus au travers de démarches participatives.</p> | |
| Développement (obligatoire) : <p>D'après les documents officiels de la ville de La Chaux-de-Fonds, le trafic interne représentait, en 2009, 65% du trafic en ville. Il y a donc un grand potentiel pour améliorer la qualité de vie en ville, en travaillant sur ces flux internes.</p> 1. Optimisation des flux internes <p>L'organisation urbanistique spécifique (unique en Suisse) de La Chaux-de-Fonds laisse envisager une autre réflexion que ce qui se fait ailleurs pour lui offrir une zone piétonne en son centre. En plus des conditions-cadres ci-dessous, il convient de mener une étude scientifique, non pas axée sur des formules statiques, mais sur des calculs analytiques dynamiques répondant aux ajustements de notre époque. En effet, l'étude d'opportunité du projet H18 date d'une décennie et de nombreux facteurs ont évolué depuis. Un crédit de cette ampleur mérite une adaptation aux dernières évolutions technologiques, environnementales et sociétales. L'objectif étant de revoir et d'optimiser la répartition des flux internes à travers le plan en damier, ceci afin de rapidement permettre de délester le centre-ville.</p> 2. Allègement du trafic dans le centre-ville, mais aussi dans l'ensemble de l'agglomération <p>D'autre part, il convient d'offrir des conditions-cadres pour permettre de réduire ces 65% de déplacements internes en voiture, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none">– en améliorant l'offre en transports publics (TP) et en rendant ces derniers plus accessibles, voire gratuits ;– en favorisant des itinéraires adaptés à l'usage du vélo, en subventionnant des vélos électriques, etc. ;– en soutenant les ménages qui se passent de véhicule, par exemple en leur offrant l'abonnement annuel des TP. <p>Selon ces mêmes documents, 25% du trafic correspond à du trafic d'origine ou à destination de la ville. Une réduction de ce trafic doit être faite :</p> <ul style="list-style-type: none">– en imposant des plans de mobilité aux entreprises (covoiturage, bus d'entreprise, abonnement TP, etc.) ;– en améliorant l'offre en TP régionale, en particulier en direction de la France et du Jura ;– en soutenant la domiciliation en ville, par exemple en subventionnant les déménagements ou en payant les deux premiers mois de loyer. <p>Il demeure 10% de trafic de transit, qui doit être limité :</p> <ul style="list-style-type: none">– en améliorant les correspondances en gare de La Chaux-de-Fonds, y compris en soirée ;– en menant une politique cantonale visant la réduction du trafic pendulaire. | |
| Demande d'urgence : NON | |
| Auteur ou premier signataire : Zoé Bachmann, Bearegard 7, 2000 Neuchâtel | |
| Motion populaire munie de 130 signatures. | |

Position du Conseil d'État

Selon les lois sur les finances, les transports, les routes et la mobilité douce, la répartition des compétences entre canton et commune ne permet pas une affectation totale de ressources cantonales à des fins purement locales. L'État investit de manière structurante pour le développement du RER et la mobilité douce sur route cantonale. De plus, depuis trente ans, canton et ville planifient la sortie du transit routier du centre-ville pour favoriser les transports publics, la mobilité douce et la qualité de vie. Cela passe par la concrétisation des contournements H18, N20 et le Plan directeur communal des mobilités. Pour toutes ces raisons, le Conseil d'État recommande le refus de la motion.