



Commune des
Ponts-de-Martel

Procès-verbal de la séance extraordinaire du Conseil général du jeudi 10 juin 2021, à 20h, au Centre polyvalent du Bugnon, sous la présidence de Monsieur Didier Barth, Président.

Monsieur le Président Didier Barth ouvre cette séance en souhaitant la bienvenue à chacun. Il passe ensuite la parole à l'administrateur communal pour l'appel.

L'appel permet de constater la présence du Conseil communal au complet, de l'administrateur communal, ainsi que de 19 Conseillers généraux.

Absent excusé

-

Absent non excusé

-

Poste vacant

0

Par rapport au nombre de Conseillers généraux présents, **Monsieur le Président Didier Barth** signale que lors du traitement de la demande de crédit, il y aura un vote aux deux-tiers des votants, à cause du frein à l'endettement. Cette limite des deux-tiers se monte alors à 13 avec le nombre de Conseillers généraux présents.

Pour d'autres votations, s'il y a besoin, la majorité simple est de 10.

Monsieur le Président Didier Barth constate que l'ordre du jour, auquel le Conseil communal ajoute le premier point, est accepté :

1. Information cantonale liée à l'abaissement de la vitesse autorisée sur la Grande rue,
2. Procès-verbal de la séance ordinaire du 20 mai 2021,
3. Demande d'un crédit de fr. 5'003'000.- permettant la mise à niveau des infrastructures communales en lien avec les routes cantonales situées aux Ponts-de-Martel.

1. Information cantonale liée à l'abaissement de la vitesse autorisée sur la Grande rue

Monsieur le Président Didier Barth donne la parole à Monsieur Jonathan Maret, ingénieur trafic et circulation au sein du Service cantonal des ponts et chaussées.

En préambule, **Monsieur Jonathan Maret** indique que son intervention vise à expliquer la raison pour laquelle le canton propose cette modération de la vitesse autorisée sur la Grande rue. Il souligne que le plan présenté dans ce cadre n'est qu'un avant-projet et qu'il ne faut pas s'arrêter à chaque virgule de celui-ci.

L'enjeu est la notion de bruit et du respect de l'ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit. Cela s'applique à la Grande rue car il s'agit d'une route cantonale et le canton est ainsi responsable du respect de l'ordonnance fédérale précitée.

Monsieur Jonathan Maret montre un premier plan présentant en 2020 les bâtiments le long de la Grande rue pour lesquels la norme de bruit est dépassée.

Dans ces conditions, le canton se doit d'analyser des mesures afin de protéger la population contre le bruit routier. Pour parvenir à une réduction du bruit routier, il est possible de réduire la charge de trafic, ou abaisser la vitesse, ou poser un revêtement peu bruyant, ou améliorer le parc des véhicules avec de meilleurs pneus et des meilleurs moteurs, ou faire rouler tous les véhicules à la même vitesse sur toute la longueur du tronçon, sans effort et sans coup de gaz.

Cependant, il est très difficile de réduire la charge de trafic sur la Grande rue car il n'y a qu'une seule route qui traverse le village. Par contre, la réduction de la vitesse et la pose d'un revêtement peu bruyant sont des mesures souvent mises en place et qui donnent satisfaction. Les deux dernières mesures évoquées sont malheureusement non maîtrisables par la commune ou le canton. Les revêtements peu bruyants fonctionnent très bien lorsqu'ils peuvent être posés. En effet, ces revêtements supportent très mal le déneigement et le canton renonce à les poser au-dessus de 800 m. d'altitude.

Ne reste alors plus que l'abaissement de la vitesse pour la Grande rue des Ponts-de-Martel, mesure qui est techniquement facilement réalisable et économiquement supportable.

A noter que les jugements de ces cinq dernières années concernant un abaissement de la vitesse sur un axe principal ont balayé le principe historique de ne pas abaisser la limite sur ces axes et de conserver 50 ou 80 km/h. En effet, l'ordonnance contre le bruit est plus forte que ce principe selon les juges fédéraux.

Monsieur Jonathan Maret indique ensuite qu'un revêtement peu bruyant permet d'abaisser le bruit de 1 décibel alors qu'un abaissement de la vitesse du 50 à 30 km/h (sur un tronçon à plat) permet d'abaisser le bruit de 2 décibels.

Monsieur Jonathan Maret est conscient que la Grande rue n'est pas plate et il en a tenu compte dans ses calculs.

En terme de coûts, il n'y a pas une énorme différence de prix entre l'abaissement de la vitesse et la pose d'un revêtement peu bruyant.

Par rapport à la vitesse, en règle générale, la vitesse signalée correspond à la vitesse pratiquée par le 85% des usagers de la route. Cela a été confirmé aux Ponts-de-Martel par les mesures du radar pédagogique posé par la commune à trois reprises.

Pour évaluer la pertinence d'un abaissement de vitesse, une étude doit être faite qui doit tenir compte de la sécurité, de l'efficacité en terme de bruit, des largeurs de chaussées, des aménagements de mobilité douce, de l'urbanisme (en général), des mesures à prendre pour faire respecter la nouvelle vitesse, de la vitesse commerciale des transports publics et finalement, de la fluidité du trafic, c'est-à-dire l'efficacité du réseau.

Suite à cela, le canton se demande si l'abaissement de la vitesse est efficace, faisable et opportun. Plus concrètement, aux Ponts-de-Martel, le canton étudie l'abaissement de la vitesse sur la Grande rue depuis son croisement avec la rue Pury, jusqu'à son croisement avec les rues Major Benoit et Prairie. En effet, c'est sur ce tronçon qu'il y a le plus de bâtiments en dépassement des normes en matière de bruit. C'est aussi le tronçon qui est le plus urbain donc un abaissement à 30 km/h peut être le mieux compris par les usagers.

A la question « Est-ce que cette mesure est efficace ? », les études montrent que oui.

La réponse est la même aux questions « Est-ce que cette mesure est pertinente ? », « Est-ce que cette mesure est faisable ? », « Est-ce que cette mesure est cohérente ? » et « Est-ce que cette mesure est crédible ? ».

Le canton s'est aussi demandé si cette mesure est opportune, c'est-à-dire si elle peut amener autre chose que le respect de l'ordonnance fédérale. Le canton pense en effet que cet abaissement de la vitesse autorisée sur la Grande rue peut être bénéfique en matière de sécurité, notamment pour les piétons et les cyclistes.

Ces réflexions croisent celles du Conseil communal qui s'est aussi posé des questions au niveau de la sécurité le long de la Grande rue et qui avait aussi pensé à abaisser la vitesse autorisée à 30 km/h, non pas en raison du bruit, mais pour l'aspect sécuritaire.

Monsieur Vincent Robert demande comment ont été faites les mesures et où.

Monsieur Jonathan Maret indique que les mesures ont été faites aux façades des bâtiments. Il précise que ce qu'il vient de présenter n'est pas basé sur les mesures, mais sur le modèle qui lui-même est basé sur les mesures.

Monsieur Sylvain Nussbaumer demande confirmation que les mesures ne sont pas faites à l'intérieur des bâtiments.

Monsieur Jonathan Maret confirme cela et précise que la loi fédérale stipule que les mesures doivent être effectuées en façade, fenêtre ouverte. L'idée est qu'on ne peut pas obliger les gens à fermer leurs fenêtres.

Au niveau des modérations de trafic, **Monsieur Sylvain Nussbaumer** pense que seront mises certainement des chicanes et quand les bus s'arrêteront, les véhicules devront également s'arrêter. Etant donné que le village des Ponts-de-Martel est en pente, il pense qu'un véhicule qui va redémarrer va faire plus de bruit qu'un véhicule qui monte sans s'arrêter. Monsieur Sylvain Nussbaumer demande à Monsieur Jonathan Maret s'il a aussi pensé que les véhicules qui s'arrêtent en hiver ne pourront pas forcément repartir. En effet, ces problèmes se posent déjà maintenant avec un trafic pourtant relativement fluide.

Monsieur Jonathan Maret indique qu'il rencontre très souvent cette problématique puisque la moitié du canton a de la neige. Il a tenu compte des éléments soulevés par Monsieur Sylvain Nussbaumer et précise que les mesures imaginées aux Ponts-de-Martel n'ont rien à voir avec les mesures envisagées à Boudry par exemple. Hormis une mesure qui est un peu plus forte que les autres, toutes les autres mesures ne modifient pas le gabarit de croisement. Les chicanes prévues sont légères et tiennent compte du redémarrage dans la neige.

Il a aussi tenu en compte dans son analyse le fait que les véhicules qui redémarrent font plus de bruit qu'un véhicule qui ne s'arrête pas, mais même malgré cela, il est préférable, en matière de bruit, d'abaisser la vitesse maximale autorisée que de ne rien faire.

Monsieur Alexis Maire demande ce que coûte la mise en place de ces mesures.

Monsieur Jonathan Maret annonce entre fr. 50'000.- et fr. 100'000.- à charge du canton.

Monsieur Damien Bertschy relève que le tableau présenté par Monsieur Jonathan Maret relatif à la question « Est-ce que cette mesure est opportune ? » peut être rempli complètement différemment en fonction de ses sensibilités personnelles.

Monsieur Jonathan Maret rejoint parfaitement Monsieur Damien Bertschy sur ce point. Ces tableaux ont été remplis par un groupe de travail composé de personnes de différents milieux.

Monsieur Alexis Maire ne voit pas où est la plus-value pour les piétons dans cet abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la Grande rue.

Monsieur Jonathan Maret indique que la plus-value se situe au niveau de la sécurité des traversées piétonnes de la Grande rue.

Monsieur Sylvain Nussbaumer estime qu'il n'y a pas de problème en matière de sécurité puisque Monsieur Jonathan Maret a indiqué que la Grande rue n'était pas accidentogène.

Monsieur Jonathan Maret indique que cet argument n'est jamais pris en compte car si aucune mesure n'est prise et qu'un accident se produit, la population reprochera rapidement aux autorités d'avoir attendu qu'un accident survienne avant de faire quelque chose. Monsieur Jonathan Maret n'attend pas d'avoir un accident pour prendre des mesures.

Monsieur Sylvain Nussbaumer est alors dérangé par le fait de prendre des mesures alors qu'il n'y a pas de problème.

Monsieur le Président Didier Barth rappelle que les questions doivent restées techniques.

Monsieur Jonathan Maret présente ensuite au Conseil général le plan cartographique des mesures d'abaissement prévues et précise que l'idée et d'avoir quelque chose qui soit respecté, si non, cela ne servirait à rien.

De plus, vu la situation aux Ponts-de-Martel, il ne peut pas être envisagé des sens alternés avec des places de parc, etc...

Le principe est que la route qui existe actuellement et qui fait 6m de large sur toute sa longueur soit maintenue en l'état. Ponctuellement, il est prévu des resserrements à 5m pour amener ces éléments de modération et limiter le cas de croisements à certains endroits. En effet, les croisements doivent pouvoir avoir lieu dans des endroits visibles pour éviter de devoir s'arrêter pour croiser.

La porte d'entrée du tronçon modéré correspond au secteur actuellement limité à 40 km/h, au pied de la rue Pury. Monsieur Jonathan Maret commente ensuite tous les éléments de modération prévus jusqu'au carrefour Grande rue/Prairie/Major Benoit. A la hauteur du collège se situe la mesure la plus forte à discuter, puisqu'un arrêt de bus se situe à cet endroit, à voir s'il doit être bloquant au niveau de la circulation ou non (c'est-à-dire un arrêt central bloquant double-sens). L'avantage d'un arrêt bloquant est que les usagers des transports publics peuvent traverser la chaussée sans risque en entrant ou sortant du bus.

L'autre intérêt de cet arrêt au milieu du tronçon à 30 km/h est de créer une séparation entre le tracé longiligne de la Grande rue au haut du village où les activités ne sont pas fréquentes et le tracé du milieu et bas du village où il y a l'école, des commerces, etc... secteur donc beaucoup plus vivant qui mérite une vie urbaine beaucoup plus confortable et agréable pour tout le monde.

Monsieur Jonathan Maret précise encore que le projet présenté ce soir correspond à un abaissement de la vitesse sur l'axe et non pas une Zone 30, ce qui explique la multitude de panneaux de circulation routière dessinés sur le plan. Il s'agit d'un élément qui peut être discuté.

Même si une Zone 30 devait plutôt être mise en place, les passages pour piétons seraient de toute manière maintenus car le flux pendulaire est assez important et l'aspect sécuritaire prévaut. Il s'agirait-là d'une exception aux règles de la Zone 30. Dans tous les cas également, la priorité resterait sur l'axe, ce qui est également en dérogation des règles usuelles des Zones 30.

Monsieur Damien Bertschy relève que le but principal de l'abaissement de la vitesse sur la Grande rue est de réduire le bruit. Hors le fait de bloquer totalement la circulation par le biais de l'arrêt de bus bloquant précité engendrera le redémarrage de nombreux véhicules, donc des pics de bruit. Il estime alors qu'en terme de bruit, l'arrêt de bus bloquant n'est pas une bonne solution.

Monsieur Jonathan Maret confirme l'analyse de Monsieur Damien Bertschy mais l'intérêt de cette mesure réside davantage dans l'aspect sécurité, modération du trafic et confort qu'au niveau de l'aspect bruit. Tout l'intérêt d'un tel projet est de répondre tout d'abord aux problèmes de bruit et dans le même geste, à d'autres problèmes.

Monsieur Sylvain Nussbaumer demande si une variante à 40 km/h a été étudiée.

Monsieur Jonathan Maret confirme cela et indique qu'elle n'a pas été retenue car complètement inefficace en terme de bruit. Le gain d'un abaissement de 50 à 30 est de 1.8 à 2 dB alors qu'un abaissement de 50 à 40 ne permet que de gagner 0.5 dB, ce qui est insuffisant pour justifier quelque chose comme ça.

Concernant les pics de circulation générés par les frontaliers et le fait que le village sera moins fluide, **Monsieur Sylvain Nussbaumer** imagine que les mesures vont diminuer le bruit mais rallonger les pics ce qui fait qu'on aura plus longtemps moins de bruit. Il demande si cet élément a été tenu en compte lors de réflexions.

Monsieur Jonathan Maret indique qu'à l'exception de l'arrêt de bus bloquant, le cas de croisement entre deux voitures est maintenu sur toute la longueur de la Grande rue. Il n'y a donc aucune raison que l'aménagement proposé augmente le temps de trafic de manière notable sur le

système. L'abaissement de la vitesse ne va pas rallonger l'heure de pointe qui restera sensiblement la même.

Monsieur Sylvain Nussbaumer ne comprend pas comment le temps de passage peut être le même en roulant moins vite.

Monsieur Jonathan Maret indique que la première voiture arrive au même moment, ensuite elles se suivent toutes à 30 km/h, puis la dernière voiture passera 25 secondes après celle qui aurait dû passer à 50 km/h. L'abaissement de la vitesse aurait de l'influence si on avait une route avec tout le temps des voitures car la première empêcherait la dernière d'arriver, ce qui n'est pas le cas dans la réalité.

Concernant le passage de véhicules lourds, **Monsieur Jean-Marc Robert** relève que tous les ingénieurs qui font ces beaux petits calculs et ces beaux petits ouvrages de ralentissement ne se sont jamais mis au volant d'un véhicule long ou très long, ou large ou très large, sur une route à 5m10 comme on en voit à des places et qui permet juste pour deux petites voitures de se croiser, le croisement de deux véhicules lourds ne va pas être possible. Tout le trafic sera alors arrêté.

Monsieur Jonathan Maret relève avoir conduit quelques gros véhicules, donc il n'est pas nécessaire de partir du principe qu'il ne l'a jamais fait. En dehors de cela, il relève que Monsieur Jean-Marc Robert à raison à propos du cas de croisement sur une chaussée d'une largeur de 5m10 : deux camions ne peuvent pas se croiser à cet endroit-là. L'idée est que ces emplacements de croisement impossible soient visibles suffisamment longtemps pour que deux camions, voire un camion et une voiture, puissent anticiper et ralentir ou éventuellement accélérer pour ne pas se retrouver coincés. C'est pour cette raison que peu de tels ouvrages sont prévus et qu'ils sont très éloignés.

Monsieur Jean-Marc Robert relève qu'il y a beaucoup de camions de long bois qui transitent pas la Grande rue et cela sera problématique plusieurs fois par jour. Il note que ce problème existe déjà maintenant au bas de la rue Pury avec l'étranglement actuel.

Monsieur Jonathan Maret indique que ce point rentre clairement dans les éléments encore à discuter. Il ne prétend pas avoir une connaissance parfaite du terrain et il a pleinement conscience de la présence de camions sur ce tronçon. Cette problématique se retrouve partout ailleurs dans le canton. Monsieur Jonathan Maret prend note de ce point et admet le problème qui devra probablement être travaillé autrement. Cela démontre clairement que le Service des ponts et chaussées a besoin des connaissances du terrain afin d'affiner l'avant-projet présenté.

Madame Cynthia Uelligger souhaite que Monsieur Jonathan Maret lui rappelle les plus-values de ces rétrécissements.

Monsieur Jonathan Maret indique que les plus-values, en termes visuels, sont que deux voitures arrivent à croiser, mais le fait d'avoir ces resserrements marque le fonctionnement à 30 km/h qui est différent d'une route standard. Sans ces rétrécissements, il n'y aurait aucune logique à rouler à 30 km/h.

Madame Cynthia Uelligger est absolument favorable à cette réduction de la vitesse maximale à 30 km/h, mais elle considère que ces rétrécissements auront pour cause d'augmenter le bruit et d'améliorer la sécurité là où il n'y avait pas de problème.

Monsieur Jonathan Maret relève que si l'on se contente de mettre deux panneaux à l'entrée et à la sortie de la Zone 30, l'expérience montre que cela ne circulera pas à 30 km/h.

Madame Cynthia Uelligger relève qu'à Peseux, il n'y a pas de rétrécissements dans la Zone 30.

Monsieur Jonathan Maret confirme que cela ne circule pas à 30 à Peseux.

S'en suit un dialogue en direct entre **Madame Cynthia Uelligger** et **Monsieur Jonathan Maret**, notamment sur le fait de savoir si les radars sont de l'ordre de la prévention ou de la répression. Cette conversation est interrompue par **Monsieur Yvan Monard** qui comprend qu'on peut avoir des désaccords et ne pas être favorable à ce projet. Par contre, le but de la venue de Monsieur Jonathan Maret est d'apporter des informations au Conseil général et répondre aux questions. Par contre, tout ce qui est plus personnel a moins lieu d'être ici et il demande à se tenir, dans la mesure du possible, aux questions/réponses.

Monsieur Alec Enderli demande à Monsieur Jonathan Maret s'il a remarqué les problèmes engendrés par la réfection du virage au haut du village.

Monsieur Jonathan Maret n'a aucune information à propos de ce virage-là.

Monsieur Alec Enderli apprend à Monsieur Jonathan Maret qu'il y a maintenant des problèmes de croisements dans ce virage, problèmes qui n'existaient pas avant sa réfection.

Monsieur Jonathan Maret en prend note.

Monsieur Alexis Maire relève que si le Conseil général est contre ce projet, il ne peut de toute façon rien faire puisqu'il a été décidé par le canton.

Monsieur Jonathan Maret convient qu'il est difficile d'être contre ce projet au niveau de l'abaissement lui-même. En effet, cet abaissement n'est même pas décidé par le canton puisqu'il est décidé par la Confédération. Le canton devra abaisser la vitesse maximale à 30 km/h pour des raisons de protection de la population. Par contre, toutes les mesures de modération mentionnée sur le plan présenté ne seront pas imposées telles quelles. Il s'agit de quelque chose qui doit être convenu avec la commune. Si les mesures prises ne fonctionnent pas, des éléments devront alors être ajoutés. Le plan tel que présenté n'est pas imposé à la commune.

Si dans quelques années des revêtements phonoabsorbants fonctionnent en montagnes, **Monsieur Vincent Robert** demande s'il est possible de revenir en arrière.

Monsieur Jonathan Marat répond clairement oui. Si dans quelques années, lors du prochain changement de revêtement, les nouveaux produits sont très efficaces et qu'il n'y a plus lieu de maintenir la limitation à 30 km/h pour des raisons de bruit, la commune pourra très bien décider de relever la vitesse maximale autorisée.

Monsieur Sylvain Nussbaumer demande si des mesures de bruit seront effectuées après avoir mis en place les mesures de lutte contre le bruit.

Monsieur Jonathan Maret confirme que des mesures seront prises ensuite. Si elles montrent que les mesures prises ne sont pas efficaces, le canton doit les corriger.

Madame Cynthia Uelligger aimerait savoir sur quel tronçon sera posé le revêtement phonoabsorbant. Sera-t-il posé uniquement dans la Zone 30 ou avant et après également.

Monsieur Jonathan Maret indique qu'à sa connaissance, il sera posé sur toute la longueur. Il vérifiera cependant cette réponse auprès de ses collègues car il n'est pas certain.

Monsieur Jacques-André Cruchaud ne comprend pas bien l'échéance 2040 annoncée par Monsieur Jonathan Maret. En effet, cela représente deux générations de voitures et plusieurs gé-

néralions de pneumatiques. Monsieur Jacques-André Cruchaud ne voit alors pas l'intérêt de faire des projections si loin.

Monsieur Jonathan Maret est d'accord avec Monsieur Jacques-André Cruchaud, raison pour laquelle il a d'abord présenté la planche 2020 pour montrer qu'il y a déjà, à l'heure actuelle, des problèmes de bruit. Concernant l'échéance à 2040, le canton est obligé de l'étudier car il s'agit d'une exigence fédérale.

Monsieur le Président Didier Barth rappelle qu'il ne s'agit pas d'un projet qui sera voté ce soir, mais il sera retravaillé par la commune et reviendra sous une forme ou une autre au Conseil général.

Monsieur Yvan Monard confirme qu'il est clair que ce projet reviendra devant le Conseil général sous forme de présentation. Le Conseil communal ne décidera rien seul sans avoir donné une information.

Monsieur le Président Didier Barth clôt ce point et remercie Monsieur Jonathan Maret d'avoir présenté ce projet et d'avoir répondu aux questions.

2. Procès-verbal de la séance ordinaire du 20 mai 2021

Monsieur le Président Didier Barth ouvre la discussion concernant ce procès-verbal.

La parole n'étant pas demandée, **Monsieur le Président Didier Barth** soumet ce procès-verbal au vote.

Ce procès-verbal est accepté à l'unanimité, soit par 18 voix.

3. Demande d'un crédit de fr. 5'003'000.- permettant la mise à niveau des infrastructures communales en lien avec les routes cantonales situées aux Ponts-de-Martel

L'entrée en matière n'étant pas combattue, **Monsieur le Président Didier Barth** rappelle que cet arrêté doit être accepté à la majorité des deux-tiers car il implique une exception au frein à l'endettement. Cette notion est indiquée dans le règlement communal sur les finances. Cet arrêté sera de ce fait accepté que s'il obtient 13 avis favorables. Par contre, s'il y a des amendements ou autres, ils seront soumis à la majorité simple qui elle se contente de 10 votes favorables. Monsieur le Président Didier Barth ouvre la discussion générale.

Monsieur Damien Bertschy annonce que le Parti Libéral-Radical souhaite déposer un amendement à l'arrêté. En effet, le PLR demande la suppression du financement de l'extension de la Zone 30 pour un montant de fr. 238'000.- TTC qui comprend l'étude et les travaux. Les membres du Parti Libéral-Radical estiment en effet qu'un financement pour une Zone 30 est prématuré. Les récentes informations du Conseil communal qui concernant la création d'une éventuelle Zone 30 étendue à cause du bruit des véhicules qui transitent dans notre village ont interpellé les membres du PLR. Ils pensent que le projet présenté par l'Etat doit être étudié plus en détail avant de se prononcer sur un tel investissement. C'est pourquoi l'amendement proposé par le Parti Libéral-Radical concerne l'article premier qui serait complété de la phrase « sans le financement et la création d'une zone 30 sur les routes principales et de transit ». Les montants indiqués dans l'arrêté à l'article premier et à l'article 2 seraient adaptés en conséquence.

Le Parti Libéral-Radical sera favorable à cette demande de crédit si l'arrêté est amendé.

Monsieur Vincent Robert demande une suspension de séance afin que les membres du Conseil général puissent non seulement parler de cette proposition d'amendement, mais aussi des éléments présentés par Monsieur Jonathan Maret.

Monsieur le Président Didier Barth accorde une suspension de séance de cinq minutes.

A la reprise de la séance, **Monsieur le Président Didier Barth** ouvre la discussion relative à l'amendement proposé par le PLR. La parole n'étant pas demandée, Monsieur le Président Didier Barth soumet cet amendement au vote.

Cet amendement est accepté par 15 voix pour, aucune voix contre et 3 abstentions.

Monsieur le Président Didier Barth rouvre la discussion pour la suite du rapport.

Monsieur Damien Benoit propose un amendement pour le retrait du présent arrêté de la demande de crédit de fr. 90'000.- pour la création d'un parking d'échange à la gare de Petit-Martel. Bien que le parking de la gare des Ponts-de-Martel soit régulièrement complet, Monsieur Damien Benoit doute fort que ce parking d'échange désengorge ce dernier et les utilisateurs du Ponts-Sagne qui ne peuvent pas stationner à la gare peuvent toujours se parquer sur la Place des Taureaux. Monsieur Damien Benoit a d'ailleurs pu constater qu'il y a régulièrement des places disponibles sur cette place. D'autre part, Monsieur Damien Benoit ne pense pas que ces places de parc soient un plus pour les habitants des Ponts-de-Martel.

Avec cette importante demande de crédit qui est soumise ce soir au Conseil général, les investissements futurs de notre commune vont devoir être revus à la baisse. Pour le bien des habitants, Monsieur Damien Benoit pense donc plus judicieux de garder ces fr. 90'000.- de côté pour par exemple des réfections d'escaliers ou d'une place de jeux au sein du village.

Avant de prendre position face à cette proposition d'amendement, **Monsieur Vincent Robert** serait intéressé d'avoir l'avis du membre du Conseil communal qui a négocié avec transN afin de bien comprendre les enjeux de cette place.

Madame Dominique Maire annonce qu'il n'y a pas encore eu de négociation avec transN. Il a simplement été proposé ces places car certaines places de parc seront supprimées sur la Place de la Gare en raison du déplacement du parc à vélo depuis le sud des rails. De plus, il y a de plus en plus de voitures qui sont parquées sur la Place de la Gare et sur la Place des Taureaux.

De plus, si la Maison de la Tourbière se réalise, la Place des Taureaux sera également utilisée par ses clients. Le Conseil communal trouvait alors opportun de pouvoir avoir des autres places s'il n'y avait plus de place au village.

Madame Dominique Maire estime que les habitants de Petit-Martel et de Martel-Dernier font tout de même partie des Ponts-de-Martel et ces derniers ne se rendent pas forcément à pied jusqu'à la gare. Ces places seraient alors aussi utiles pour les habitants des Ponts-de-Martel, au contraire de ce que Monsieur Damien Benoit a annoncé.

Madame Dominique Maire relève aussi que si le parking prévu à Petit-Martel est nommé « Parc & Ride », la commune n'obtient pas de subvention. S'il est question de simples places de parc, la commune pourrait obtenir des subventions.

Monsieur Alexis Maire relève qu'il y a beaucoup de gares à Petit-Martel, ce qui permet aux habitants de Petit-Martel de ne pas utiliser un éventuel parking d'échange. Monsieur Alexis Maire voit bien venir transN qui supprimera sans doutes quelques gares de Petit-Martel suite à la création du parking d'échange.

Madame Dominique Maire a reçu l'assurance que l'arrêt de Petit-Martel-Est ne sera pas supprimé. En effet, la Confédération a interdit à transN de supprimer des arrêts.

Monsieur Sylvain Nussbaumer aimerait connaître le nombre de places prévues.

Monsieur Yvan Monard indique que 5 à 8 places sont prévues à ce stade, ce qui reste à affiner. Il précise que la parking d'échange a été initié par des réflexions liées à la mobilité douce à l'échelle cantonale, réflexions qui ont été relatées à transN. Ensuite, transN, qui refait tous ses arrêts aux normes LHand, a intégré à ses réflexions cette idée et a relevé qu'il était intéressant, sur le tracé Les Ponts-de-Martel / La Chaux-de-Fonds, à proximité des Ponts-de-Martel, sur du terrain appartenant à transN, de laisser du terrain à disposition de la commune des Ponts-de-Martel pour qu'elle y crée un parking d'échange. En fait, il y a un projet de mobilité qui demande de répondre potentiellement à ce besoin-là. D'autre part, il y a la volonté de la commune d'entrer dans ce jeu de la mobilité douce, ou non. transN a un intérêt car finalement, s'il y a des places de parc & ride, transN aura davantage d'utilisateurs. A ce stade des discussions avec transN, il n'a pas encore été défini qui paye quoi ainsi que le nombre de places utiles ou pas utiles. Ces points ne seront abordés qu'en fin des réflexions, si la commune trouve un intérêt à ce parking pour désengorger le village. A ce stade, la situation est encore floue mais Monsieur Yvan Monard précise que l'idée du parc & ride n'est pas venue au Conseil communal un soir comme ça, il y a toute une réflexion derrière cette idée.

Monsieur Vincent Robert demande une suspension de séance afin que les membres du Conseil général puissent parler de cette proposition d'amendement.

Monsieur le Président Didier Barth accorde une suspension de séance de cinq minutes.

A la reprise de la séance, **Monsieur le Président Didier Barth** ouvre la discussion relative à l'amendement proposé par Monsieur Damien Benoit. La parole n'étant pas demandée, Monsieur le Président Didier Barth soumet cet amendement au vote.

Cet amendement est accepté par 12 voix pour, 5 voix contre et 1 abstention.

Monsieur le Président Didier Barth rouvre la discussion pour la suite du rapport.

Monsieur Vincent Robert annonce que le groupe PDI, lors de sa séance, a étudié avec attention le projet d'arrêté qui est soumis ce soir au Conseil général.

Les Ponliers et riverains de la route menant à la Sagne attendent depuis bien longtemps une réfection de cette axe routier en très mauvais état et trop étroit dans de nombreux tronçons.

En 2018, suite à la votation par le Grand Conseil du crédit de 17.6 millions de francs pour la réfection de cette route, les membres du Parti Démocratique Indépendant s'attendaient à ce que les travaux débutent, mais ce n'est finalement qu'en fin 2020 que les intentions cantonales se sont concrétisées. Entre-temps, un changement des règles sur les routes cantonales était entré en vigueur, définissant qu'à partir de 2020, les trottoirs ne seraient plus construits à charge du canton, mais à charge des communes, ce qui dans notre cas aurait été quasiment impayable !

Bien que le rapport du Conseil communal, rédigé le 25 mai dernier, confirme au Conseil général que dans le cas présent, le canton prendra en charge la création des trottoirs et bandes cyclables lors de cette réfection, il reste néanmoins beaucoup d'incertitudes quant au rendu final de cet ouvrage.

Le mélange de la réfection des deux routes cantonales RC170 et RC1310 traversant le village des Ponts-de-Martel ne facilite pas le travail du Conseil communal, puisque des travaux débutent immédiatement sur la rue Major Benoit, à proximité de la fromagerie.

Comme le Conseil communal le précise dans son rapport, il y a, pour la commune des Ponts-de-Martel, une opportunité de bénéficier grandement de ces réfections entreprises par le canton, pour remettre en état et apporter des améliorations sur son réseau souterrain, et cela coule sous le sens, d'essayer de maintenir le tapis d'enrobé neuf, sans creusages et rafistolages.

Bien que l'on puisse argumenter, que d'enterrer des millions pour des canalisations et des câblages n'apporte que peu de plus-value, il est malgré tout sensé de ne pas laisser ces infrastructures se

détériorer et devenir problématiques et coûteuses. C'est pour cela que le groupe PDI voit en ce rapport une opportunité et une logique de ne pas laisser passer le train, c'est pourquoi, afin de ne pas entraver les plannings établis, les membres du Parti Démocratique Indépendant ne s'opposeront pas à ce projet. La négociation de subventionnement avec le canton concernant la mise en œuvre du séparatif du bas du village, lequel avait été abandonné par notre commune en raison de son coût très élevé, permettra certainement de réduire les volumes d'eaux à traiter par notre STEP et de ce fait sa durée de vie pourrait en être allongée. Le groupe PDI espère que les propriétaires des immeubles concernés par ce séparatif pourront trouver une solution financièrement et techniquement supportable pour séparer les eaux claires des eaux grises, voire d'infiltrer ces eaux si la nature du sol le permet.

Par contre, le groupe PDI regrette le manque d'informations et précisions du canton pour l'abaissement de la vitesse à 30 km/h sur une bonne partie de la Grande rue. Le Conseil général est mis devant le fait accompli, sur une argumentation de baisse du bruit dictée et financée par la confédération. A choix, les membres du Parti Démocratique indépendant auraient préféré un tapis goudronné phonoisolant et peut-être qu'à l'avenir il y aura un tel revêtement qui résiste aux rudes de nos hivers. La Commission trafic et sécurité, lors de sa dernière réunion, a rejeté les projets de baisse de vitesse sur ce tronçon, donc si le groupe PDI accepte l'arrêté proposé ce soir, il ne faut pas voir dans cette acceptation par les membres du PDI un blanc-saint pour généraliser les baisses de vitesses. Le village des Ponts-de-Martel n'est pas répertorié comme plus accidentogène que les autres localités traversées par les axes cantonaux.

Si la limite de vitesse à 30 km/h sur la Grande rue se concrétise, les risques d'accidents augmenteront, puisque les cycles autant en montée qu'en descente, rouleront plus vite et dépasseront les voitures. Il est d'ailleurs avéré qu'en Zone 30, les piétons sont bien moins disciplinés et prennent usuellement la chaussée pour un trottoir, voire même pour une aire de jeu. Les aménagements en milieu de route, destinés à modérer le trafic, de même que les arrêts de bus sont dans les plans actuels, bien mal situés. Le Parti Démocratique Indépendant demande au Conseil communal d'être particulièrement attentif et vigilant, tout au long du processus de validation des plans, à ce que la Grande rue reste un axe routier et ne devienne pas un gymkhana.

Pour revenir sur l'axe transversal les Ponts-de-Martel / La Chaux-de-Fonds, le groupe PDI ne voit pas d'utilité à la création du parking d'échange à Petit-Martel car celui-ci n'amène pas significativement d'attractivité pour nos habitants. De plus, peu de précisions sont données par le Conseil communal de qui sera en charge de son entretien de même que du déneigement.

Pour résumer, dans une approche d'évolution constructive et utile à tous et afin de ne pas réduire à néant le travail des Conseillers communaux qui bûchent sur ce projet depuis longtemps, le groupe PDI soutient le rapport qui est présenté ce soir au Conseil général, avec les réserves qui ont été décrites précédemment.

Monsieur Dimitri Maire annonce que le Parti Socialiste et Libre accepte la proposition du Conseil communal. En effet, il s'agit d'une bonne chose pour l'attractivité du village et pour les voies de circulations pour les piétons, vélos et voitures.

La plupart des mises aux normes prévues devraient de toute façon être réalisées dans les 4 à 5 ans à venir mais alors sans la synergie des chantiers du canton.

Pour augmenter l'autofinancement du projet, la commune pourrait envisager de se séparer de quelques bâtiments du patrimoine financier.

Monsieur Yvan Monard rebondit sur la dernière remarque de Monsieur Dimitri Maire et rappelle qu'il était question de vendre l'immeuble situé à Grande rue 45 afin de financer l'achat des locaux scolaires situés à Promenade 32. Cette vente est sur le point de se réaliser, soit d'ici la fin du mois sauf imprévus. Le Conseil communal aura ainsi répondu aux critères posés au moment de l'achat de ces locaux scolaires.

Par contre, il ne faut pas oublier que les immeubles communaux constituent du patrimoine financier. Pour que la commune puisse vivre et s'autofinancer, le patrimoine financier a de l'importance dans les calculs. De se défaire de la totalité de nos immeubles pour trouver de l'argent peut paraître une bonne idée à première vue, mais sans patrimoine financier, la commune n'aura plus de

prêteurs et va perdre de l'autofinancement. Ceci d'autant plus que la commune ne possède pas de forêt ou des terrains à louer. Monsieur Yvan Monard conclut en indiquant que ce ne sera pas la voie suivie par le Conseil communal que de vendre des immeubles du patrimoine financier.

La parole n'étant plus demandée, **Monsieur le Président Didier Barth** soumet cet arrêté modifié par les deux amendements au vote.

Cet arrêté modifié est accepté à l'unanimité, soit par 18 voix.

Monsieur le Président Didier Barth souligne que cet arrêté est valide puisqu'il obtient plus de 13 voix qui sont les deux-tiers requis.

Au nom du Conseil communal, **Monsieur Yvan Monard** remercie les membres du Conseil général de la confiance accordée aux autorités exécutives dans ce projet. Le Conseil communal est conscient depuis le début qu'il s'agit d'un dossier compliqué à défendre pour des raisons économiques. Le Conseil communal a cherché à être le plus précis possible et le plus économe possible dans toutes les mesures qu'il pouvait appliquer. Par contre, il est clair que les informations sont arrivées au compte-goutte, qu'il a fallu les traiter parfois rapidement, parfois très rapidement, ce qui n'a pas facilité la tâche du Conseil communal. Pour cela, Monsieur Yvan Monard remercie ses collègues qui ont tous été d'une aide très précieuse. Il profite de la présence de Madame Corinne Maire, comptable, et de Monsieur Ulrich Kämpf, Administrateur communal, pour les remercier sincèrement tous les deux, car ils ont été mis sous pression par moment de manière assez sévère car les délais étaient courts et il fallait des réponses rapides. Monsieur Yvan Monard conclut en remerciant les membres du Conseil général pour leur acceptation de ce dossier.

La parole n'étant plus demandée, **Monsieur le Président Didier Barth** clôt la séance à 21h40.

Au nom du **CONSEIL GENERAL**,
Le président, La secrétaire,

Didier Barth

Floriane Perret