

Le Locle bouge ! La Mère commune se développe! (2)

Marche à pied

La marche est essentielle pour la santé. Elle limite les risques de problèmes cardio-vasculaires et aide au bien-être. Au niveau globale, elle diminue également les nuisances au sein de la zone urbaine. La Ville du Locle compte plusieurs centaines de kilomètre de trottoirs et divers aménagements favorisant la cohabitation piétons/véhicules.



A l'heure actuelle, 50% des déplacements en Ville du Locle se font en vélo ou à pied. De par sa densification en matière de bâti, la Ville du Locle est idéale pour les déplacements à pied. Elle bénéficie ainsi de nombreux aménagements pour les piétons et des parcours découvertes. Même si les changements prennent du temps, diverses places ont été aménagées, soit en secteur piétonnier (pôle de formation de l'avenue du Technicum, esplanade de l'Hôtel de Ville, ...), soit en zone de rencontre (Crêt-Vaillant, ...). De nombreux trottoirs sont à disposition du public. Des pedibus existent pour les enfants en âge de scolarité. Notons également que le dégagement des axes piétonniers sont, durant la période hivernale, une priorité.

Depuis 2010, une **signalisation spécifique** au piéton est mise en place.

En 2015, les **trottoirs** au nord de l'Ancienne poste sont **agrandis**, permettant d'une part la priorisation des bus, mais aussi la sécurisation du secteur, tout en favorisant la convivialité.

En 2016, les trottoirs à la rue du Crêt-Vaillant ont été agrandis. Pilotées par les

Ponts-et-Chaussées, des voies propres « cycles/piétons » sont mises en place à l'Est de la Ville.

En 2017, la **réduction de la longueur des passages piétons** sur la rue Daniel Jeanrichard (centre ville) est réalisée : Daniel Jeanrichard 37 & 13, de même au nord de l'Hôte-de-Ville. Communément appelé « Bastion », ces agrandissement de trottoirs et leur mise en conformité LHand permettent de sécuriser les passages pour piétons.

En 2018, la pose de bastions sur les carrefours suivants sont réalisés : Temple 29 & Banque 2.

En 2019, nouvelle pose de bastions aux carrefours suivants : Marie-Anne-Calame 15 & Daniel Jearichard 28 (nord et sud).

Au niveau de l'offre touristique, plusieurs parcours « découvertes » ont été mise en place. en Ville du Locle. Ainsi, vous pourrez aisément découvrir la trentaine de fontaines dans la Mère commune des Montagnes, son patrimoine bâti historique ou encore son parcours numérique dédié au développement durable (urbaine.ch).

Bornes électriques



En 2014, en collaboration avec Viteos, les villes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et du Locle lancent un projet de développement de bornes électriques. En effet, la e-**mobilité** est en pleine extension. Les bornes « Vmotion » sont alimentées par de l'électricité certifiée « Areuse » (production hydraulique locale). Durant la période de lancement, le courant est mis à disposition gratuitement pour les usagers.

En Ville du Locle, une première borne est mise à disposition de la population sur la place James Guillaume. Celle-ci permet de recharger deux véhicules simultanément.

En **2019**, trois bornes supplémentaires « Green motion » devraient voir le jour sur le P+R CFF, à proximité de la piscine du Communal et sur le collège des Jeannerets. Celle-ci complète le réseau neuchâtelois et permet à tous les détenteurs de véhicules électriques de pouvoir se raccorder au réseau national et international.

Navettes interentreprises

Mises en place par la Ville, TransN et des sociétés soucieuses de la **mobilité** durable, des navettes sont à disposition de nombreux collaborateurs d'entreprises. Elles contribuent à améliorer la fluidité du trafic. Les entreprises intéressées à participer sont invitées à prendre contact avec TransN.

Il existe également des navettes d'entreprises urbaines, développées par certaines sociétés. Celles-ci font le lien entre leurs différents sites et la gare ferroviaire.

Mesures de modération du trafic

Pour rappel, la réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h permet de diminuer de 60% le nombre de blessés.



ures fatales. De plus, le danger y est mieux perçu et la réduction des nuisances sonores et d'émission de gaz rédui

te.

Depuis 2009, après avoir été confrontée à de nombreuses réticences en matière de modération de la

vitesse, la réalisation de zones 30 km/h s'est fortement généralisée dans la Mère commune. Si la Ville du Locle comptait **moins d'un kilomètre de zones 30 km/h en 2007**, ce type de mesures couvrent désormais plus de **25 kilomètres de routes, correspondant à plus d'une soixantaines de rues!**

Progressivement, différents tronçons ont également été fermés à la circulation ou mis en zone de rencontre.

Park and Ride / Parc covoiturage / politique de stationnement

Les « Park and Ride » ou parking d'échange permettent de passer aisément d'un

mode de déplacement à un autre (transports p



En 2004, un P+R s'est ouvert à la gare CFF du Locle. Comprenant plus de 54 places à disposition des usagers du train, celui-ci bénéficie, depuis quelques années, d'un taux d'occupation particulièrement intéressant.

En 2010, un second P+R, financé par les CFF, a vu le jour au niveau de la gare du Col-des-Roches. Comprenant 13 places à disposition, une extension en Ouest est prévue lorsqu'un taux d'occupation sera satisfaisant.

En 2011, diverses collectivités publiques transfrontalières (AUD - Agglomération urbaine du Doubs) ont déterminé des parcs destinés aux covoiturages. Réalisés en amont, notamment à Morteau, ces parcs covoiturage permettent d'optimiser leur utilisation et leur attractivité.

A partir de 2011, la durée de stationnement au centre ville est progressivement diminuée permettant de favoriser la rotation des véhicules.

En 2014, le parking James Guillaume bénéficie d'une requalification et d'une rationalisation (diminution de la durée de stationnement et du nombre de place).

En 2016, un diagnostique sur l'ensemble du stationnement en Ville du Locle est finalisé.

En 2017, à la suite d'un processus participatif, l'extension des horodateurs est privilégiée. Une mise en service devrait voir le jour en 2019.

Covoiturage

Le covoiturage permet de limiter les nuisances et l'impact de la **mobilité**

individuelle dans les zones urbaines, que ce soit en matière de charges de véhicules ou de rejet de gaz à effet de serre (énergie fossile). De plus, ce mode de déplacement est avantageux financièrement. Enfin, il se veut également convivial et facile d'utilisation.



La Mère commune des Montagnes soutient donc différents processus encourageant le covoiturage. Elle a été l'une des premières à lancer ce processus dans l'arc jurassien.

En collaboration avec les collectivités de l'Arc jurassien, soutenu par des Fonds fédéraux et européens « Interreg », différentes plateformes sont à disposition. Ainsi, financée par les Villes, covoiturage-arcjurassien.com regroupe plus d'une vingtaine d'entreprises du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Ces sociétés s'engagent à promouvoir cette plateforme à l'interne de leur entreprise.

Par ailleurs, la Ville a réduit, dans certains secteurs, le droit du nombre de places par rapport à la réglementation cantonale, afin de favoriser les transports publics et le covoiturage.

Mobility

Le partage de véhicules ou le « car sharing » est en plein développement. Sachant qu'un véhicule reste l'immense majorité de son existence à l'arrêt, la mutualisation de celui-ci relève de l'évidence. Le « car sharing » permet ainsi de limiter les coûts de déplacement en mutualisant les charges de fonctionnement (assurances, plaques,...).



Fondée en 1997, la Société Mobility reste l'entreprise la plus connue en Suisse.

Un véhicule « Mobility » est à disposition des citoyens et citoyennes à la gare CFF du Locle, permettant ainsi la combinaison de différents modes de transports.

Image : Keystone

Taxis et Taxito

La Ville du Locle bénéficie d'une compagnie de taxi privé : Les « Taxis réunis », situés sur la place du marché. A l'écoute de leur client, disponible 24h s/24h et



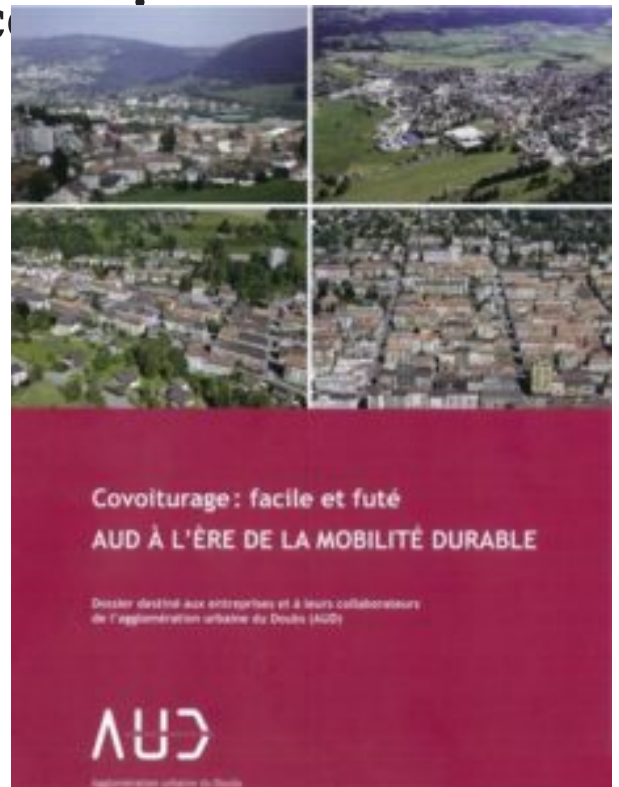
7j/ s/7j, cette compagnie est à votre disposition pour vos déplacements professionnels ou personnels.

En 2016, le concept « Taxito » est mis en place. Cette offre d'auto-stop spontané se développe progressivement dans différentes régions de Suisse et notamment

entre La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Morteau. Favorisant le covoiturage et la réduction du trafic individuel, elle permet de mettre en contact les différents pendulaires. Fonctionnement

par sms, un montant est perçu sur votre facture téléphone, une partie étant versée à la communauté et à des oeuvres caritatives: Site en ligne de Taxito.

Sensibilisation et prise de conscience



La sensibilisation permet de favoriser la prise de conscience des acteurs de la place. Dans ce cadre, différentes démarches ont été effectuées, notamment auprès et en collaboration avec les entreprises.

En 2010, en collaboration avec trois entreprises de renommées internationales (deux sociétés horlogères et une médicale), leaders dans la gestion de la **mobilité**, les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ainsi que les communes de Morteau et Villers-le-Lac ont édité un dossier relatif au covoiturage et aux différentes possibilités liées à la **mobilité** durable ont été réalisés. Cette brochure est accessible sur le lien suivant : AUD à l'ère de la mobilité durable.

Ces dossiers ont été envoyés à l'ensemble des entreprises de plus de 50 collaborateurs du territoire transfrontalier AUD.

En 2014, un tout-ménage parait, comparant les divers modes de déplacement au travers d'un jeu. Cette brochure est accessible sur le lien suivant : Combinons les différents modes de déplacement.

En 2013 et 2015, en lien avec la plateforme d'urbanisme durable « urbaine.ch », fondée par les 3 villes du canton, différents cycles de conférences ont été tenues, notamment au Locle sur la **mobilité**.

En 2018, une campagne liée à l'impact de la pendularité est agendée. Elle a pour

but de sensibiliser les travailleurs aux avantages de la proximités entre leur lieu d'habitation et de travail.

Subventions

Vélos et scooters électriques : Au vu de la topographie de la Mère commune des Montagnes neuchâteloises, il est parfois aisé de bénéficier d'un vélo électrique au Locle. Des subventions sont délivrées, sous conditions, pour l'achat de cycle électrique.



Abonnement : La Ville soutient par une participation aux abonnements annuels les jeunes de moins de 25 ans, en apprentissage ou aux études.

Carte journalière : Le Locle met à disposition quotidiennement 6 cartes journalières pour toute la Suisse au prix de fr. 42.-. Vous pouvez consulter les disponibilités de celles-ci directement sur le site de la ville.

Cours de formation

Depuis 2014, en collaboration avec Pro senectute, les sociétés de Transports et la police cantonale, la Ville du Locle propose les cours « *Etre et rester mobile avec les transports publics* ». Destinés aux seniors, ces cours permettent de mieux appréhender l'usage des transports publics, tant au niveau de leur accessibilité que de l'évolution technologique.



Particulièrement appréciée (regroupant plus d'une vingtaine de personnes par année), cette formation est donnée au mois de septembre. Celle-ci débute par un cours théorique sur les bonnes pratiques et un échange entre les usagers. Dans une seconde partie, une visite sur le terrain est effectuée dans différents endroits stratégiques en Ville (TransN/Remontoir/gare CFF).

Plan de mobilité

Depuis 2010, la Ville du Locle soutient financièrement et techniquement les entreprises qui souhaitent réaliser des plans de **mobilité**. Les plans de **mobilité** permettent d'offrir des mesures susceptibles de favoriser des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle. Ceux-ci permettent de rationaliser les déplacements des collaborateurs en mettant sur pied différentes mesures, tant en matière de stationnement que d'encouragement à l'utilisation des transports publics.

Certaines entreprises en ville du Locle ont réalisé ces plans de **mobilité**. Ainsi, ces sociétés ont mis en place des navettes interentreprises, des abonnements en transports publics, des places covoiturages ou encore des trottinettes pour leurs collaborateurs. Celles-ci contribuent au développement de la **mobilité** durable. Certains de ces plans ont été présentés à la population.

Groupe d'animation du Centre ville

Une plateforme d'échange a été mise en place avec des acteurs commerciaux de la place, notamment pour le développement de l'offre commerciale. Mandatant la HE-Arc, différentes discussions ont été menées. Celles-ci ont notamment abouti, en 2017, à la mise en place d'horodateurs sur la place James Guillaume. Le principe est alors accepté par le Conseil communal.

Processus Eco-industriel / Forum interentreprises

Consciente que les grandes entités industrielles peuvent influencer de manière importante le trafic, la Mère commune, en collaboration avec des sociétés

expertes, entreprises nombreuses démarches pour sensibiliser et optimiser les pratiques. En collaboration avec une entreprise « experte », elle a invité les sociétés à un forum d'échange en vue d'améliorer la **mobilité** en Ville.



En 2015, un processus Eco-industriel a été lancé, conjointement avec le développement de la zone industrielle des Saignoles. Deux grands sociétés internationales, l'une dans le domaine de joaillerie, l'autre dans le domaine médical, ont lancé une plateforme d'échange, afin de mutualiser certaines prestations, dont l'usage des parkings covoiturages, des navettes interentreprises ou leur pratique énergétique. En collaboration avec l'Association Ecoparc et la Ville, ce processus bénéficie d'un soutien fédéral.

En 2017, en collaboration avec la Chambre du commerce et de l'industrie et la Ville, un forum d'échange interentreprises a été mis en place. Le but est de favoriser les bonnes pratiques et de permettre un échange d'expérience avec les sociétés leaders dans le domaine de la gestion de la **mobilité** et les autres. Avec la participation du service cantonal des transports, des sociétés de Transports et coordonné par l'Association Ecoparc, ce Forum doit permettre à toutes les entreprises d'acquérir et d'optimiser les différents leviers à leur disposition (gestion et limitation des parkings - covoiturage -, navettes entreprises, abonnements de train, gestion des horaires,...). Ces mesures sont indissociables du principe de management responsable.

(En construction)

[Retour en haut de la page](#)

[Retour à la page « Le Locle bouge! »](#)

[Retour : Mobilité, une ville en mouvement !](#)

Kant ou la révolution copernicienne de la connaissance

Emmanuel Kant (1724-1804)

Philosophe prussien, né et mort à Königsberg (actuellement Kaliningrad), Kant, fondateur de l'idéalisme transcendantal, est l'un des penseurs les plus importants de la philosophie. Influencé entre autres par les écrits de Rousseau, favorable aux idées révolutionnaires, notamment celles des jacobins (Robespierre), il s'est questionné sur nombre de domaines. Il s'est tout particulièrement intéressé à ceux de la connaissance et de l'éthique. Le premier répond à la question « que puis-je savoir ? » (*critique de la raison pure*), le second à la question « que dois-je faire ? » (*critique de la raison pratique*).

1. Théorie de la connaissance

Emmanuel Kant aimait à dire que l'anglais David Hume l'avait réveillé de son « sommeil dogmatique ». En effet, face au système de Leibniz et à sa cohérence, Hume réactualise la problématique de la causalité et ouvre la porte à une nouvelle critique de la connaissance. Pour le philosophe anglais, la causalité est une habitude de l'esprit de constater qu'une chose précède une autre. Cette conception basée sur l'habitude et l'association d'idées nous conduit irrémédiablement à un certain scepticisme. Dès lors, par rapport à ce scepticisme revendiqué par Hume lui-même, le philosophe de Königsberg s'interroge : que puis-je connaître ? Comment la science et les connaissances scientifiques pourraient-elles être possibles ?

Jugement synthétique *a priori*

Kant distingue :

- les jugements *a priori* : ceux-ci sont donnés par la pensée elle-même (ex. : les mathématiques). Ils sont universels et nécessaires.

- Les jugements *a posteriori* : ils proviennent de l'expérience et traitent du particulier. Ils ne sont ni nécessaires ni universels.

Kant distingue également :

- les jugements *analytiques* : ceux-ci se caractérisent par le fait que le prédicat appartient au sujet : « un triangle (sujet) a trois angles (prédicat) » ou « A=A [tautologie]. De même, « tous les corps sont étendus » est un jugement analytique : le concept de corps ne peut se représenter sans le concept de l'étendue. Expliquant le concept indépendamment de l'expérience (*a priori*), les jugements *analytiques* sont nécessaires et universels. Tous les triangles ont nécessairement et universellement trois angles. Toutefois, ceux-ci ne nous apprennent rien de nouveau.
- Les jugements *synthétiques* : contrairement au précédent, ces jugements ajoutent quelque chose au concept du sujet. « Sophie est rousse » ou « les corps sont pesants » sont synthétiques. En effet, nous pouvons nous représenter Sophie non rousse ou des corps sans poids. Ils ajoutent quelque chose au concept. Toutefois, les jugements *synthétiques a posteriori* issus de l'expérience, c'est-à-dire d'une démarche empirique, ne peuvent être ni nécessaires ni universels.

Kant considère dès lors que seuls les jugements *synthétiques a priori* peuvent être scientifiques.

- Les jugements *synthétiques a priori* sont ceux dont le prédicat ajoute une propriété au concept du sujet tout en étant nécessaire et universel.

La Révolution copernicienne kantienne

La question qu'il faut se poser est comment les jugements synthétiques *a priori*, susceptibles de fonder la science sont-ils possibles ? Pour y répondre, Kant va alors effectuer une véritable révolution copernicienne en philosophie de la connaissance. Avant lui, le sujet tournait autour de l'objet pour en acquérir la connaissance. Kant va faire tourner l'objet autour du sujet connaissant. Ce sont les formes de connaissances *a priori* du sujet qui vont permettre de débiter la constitution de l'objet.

Pour Kant, il y a deux niveaux de la faculté de connaître, l'une traitant de la

sensibilité, l'autre de l'entendement.

- La sensibilité : nos impressions (couleurs, odeurs, sons,...) sont données par l'expérience, c'est-à-dire *a posteriori*. Celles-ci aussi disparates soient-elles nous semblent pourtant unifiées et cohérentes. Ce sont par l'*espace* et le *temps* que nous ordonnons et unifions le monde. Il ne nous est pas possible de supprimer l'un ou l'autre. Ceux-ci constituent les formes *a priori* de la sensibilité, conditions *sine qua non* des connaissances universelles et nécessaires.
- L'entendement : sur les douze concepts et catégories, la *causalité* en est la plus importante.

Toutes nos connaissances issues de l'expérience ne nous sont données qu'au travers des formes *a priori* de la conscience. La nature nous apparaît au travers de ces formes par le biais de phénomènes. Notre faculté de connaître et ses formes *a priori* structurent et construisent ainsi notre expérience, susceptible de jugements universels et nécessaires.

Grâce à eux et aux formes *a priori* de notre conscience, nous pouvons dès lors constituer la science et par là même acquérir des connaissances scientifiques. Reste que seuls les phénomènes nous sont accessibles. Nous ne pouvons jamais accéder aux noumènes, c'est-à-dire aux choses en soi.

Limites de notre savoir

Kant a posé les limites de la raison théorique, de notre connaissance. Parce que notre faculté de connaître se limite aux phénomènes, la finitude ou l'infinitude du monde, l'existence de Dieu sont hors de portée de notre connaissance. Notre faculté ne peut transcender ceux-ci pour atteindre le noumène ou la chose en soi. Parce qu'elles ne peuvent être ni réfutées ni validées, toutes considérations métaphysiques ne relèveraient que de croyances.

2. Théorie de la morale

Avec sa *Critique de la raison pratique*, Kant pose la question suivante : « que dois-je faire ? ». En fait, dans la continuité de la *Critique de la raison pure* ou théorique, Kant dresse les conditions *a priori* de toute décision morale. Il ne s'agit pas de connaître les règles morales à adopter, mais les conditions sur lesquelles une décision morale est possible.

Il distingue deux types d'impératifs, à savoir l'impératif catégorique et l'impératif hypothétique.

Impératif catégorique : il consiste dans le commandement *a priori* de la loi morale. Il est du côté de l'absolu : « Je dois, car je dois ». « *Agis de sorte que la maxime de ta volonté puisse aussi servir en tout temps de principe pour une législation universelle* ». La qualité morale d'une action n'est pas l'action elle-même, mais bien la maxime qui la sous-tend.

L'impératif catégorique est premier : agis de telle manière que tu traites l'humanité, aussi bien dans ta personne que dans la personne de tout autre, toujours en même temps comme une fin, jamais comme un moyen [Fondements de la métaphysique des mœurs, 1785]. Constituant la forme de la moralité, l'impératif se caractérise par son universalité et sa nécessité.

Impératif hypothétique : constituant une réponse à une situation déterminée, il est du côté du relatif, du phénomène, de la matière, des conditions empiriques qui détermineront l'action.

La forme – la maxime, en tant qu'exigence absolue – et la matière se constituent donc pour donner l'action moralement bonne.

Kant promeut une morale du **devoir** (déontologie), particulièrement exigeante. Nous devons agir de telle façon que chacune de nos actions puisse devenir une loi universelle. La liberté se confond donc avec le devoir. S'inspirant de Rousseau, la liberté réside dans le fait de respecter la loi que l'on s'est donné, par sa propre volonté. Contrairement au monde des phénomènes, dominé par le principe de causalité, nous avons le choix d'obéir ou non à l'impératif catégorique. En cela, nous sommes libres.

La pensée de Kant s'opposera à l'utilitarisme ou conséquentialiste, qui prône qu'une action est moralement bonne si ces conséquences sont bonnes pour le plus grand nombre. Ainsi, les détracteurs de Kant diront que, selon sa philosophie, le mensonge est interdit, quand bien même des tueurs vous demanderaient où se trouve un proche que vous avez caché dans l'armoire. Or, dans la pratique, l'impératif catégorique, en tant que forme ou condition *a priori* d'une action moralement bonne, est toujours en lien avec l'impératif hypothétique, à savoir les conditions matérielles et empirique du monde réel. Dans cette continuité et comme le rappelle par exemple Benjamin Constant (1767-1830), l'idée de devoir

est inséparable de celle de droits. Nul homme n'a de droit si celui-ci nuit à autrui. La maxime qui doit devenir universelle doit être mise en rapport et en corrélation avec d'autres principes.

Bibliographie

HERSCH, Jeanne, L'étonnement philosophique : une histoire de la philosophie, Gallimard, Paris, 2003.

Antonio Gramsci (1891-1937)

Philosophe et homme politique italien, Gramsci est l'un des fondateurs du parti communiste italien. A la suite de la prise de pouvoir des fascistes (1922) et des lois interdisant le multipartisme, il est emprisonné en 1926. Il sera libéré, pour des raisons de santé, en 1937, six jours seulement avant de mourir.

Apports philosophiques :

Direction consciente et spontanéité : Tout mouvement social doit être un mélange de spontanéité, qui permet de libérer les forces, et une direction consciente, qui assure la pérennité du mouvement. Sans la première, il n'y a pas de soutien populaire, sans la seconde, le mouvement périclité. Les Gilets jaunes ont une base populaire, avec nombre de propositions hétéroclites. Ils sont constitué par un rejet et non un projet.

Hégémonie : La culture dominante est une condition sine qua non du système de domination. Elle impacte directement la pratique et la pensée collective. Diffusées par divers canaux, dont la culture, les médias, la publicité, les valeurs de la classe dominante sont adoptée par la classe dominée. L'hégémonie de la pensée est par conséquent un préalable à un changement de pouvoir et à son maintien.

Guerre de mouvement et guerre de position : la guerre de mouvement consiste dans la prise de pouvoir ; la guerre de position est le travail intellectuel nécessaire à asseoir ce pouvoir, par des théories et des valeurs potentiellement hégémoniques.

Bloc historique : S'opposant à Hegel, la « structure » (les forces et conditions matérielles) conditionne, selon Marx, la « superstructure » (les idées, la culture, la religion, l'art ou la philosophie dominante). Toutefois, ce mouvement est

dialectique, c'est-à-dire que la superstructure détermine également la structure. Gramsci réaffirme cette dialectique en rappelant que le *prima* de la superstructure - en période de non crise matérielle ou de subsistance - est nécessaire au changement. Les conditions matérielles et l'idéologie doivent être prisent comme un Tout.

Citations :

- *Le vieux monde se meurt, la nouveau tarde à apparaître et, dans ce clair obscur, surgissent les monstres.* [Cahiers de prison]
- *Je suis pessimiste par l'intelligence, mais optimiste par la volonté.* [Cahiers de prison]

Étudié tant par la droite que la gauche, Gramsci nous permet d'apporter certaines réponses à la question : « Pourquoi les travailleuses et les travailleurs votent régulièrement contre le propre intérêt ? ».

Illustration : L'École d'Athènes, Raphaël, XVIe siècle.