



## **VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS**

### **RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL**

relatif à la sécurité autour des écoles et sur le chemin des écoles (1<sup>ère</sup> étape) et à l'appui de deux demandes de crédit de CHF 51'000.-- TTC pour la pose et la réparation de barrières autour de collèges et de CHF 400'000.-- TTC pour l'achat de deux véhicules destinés au déneigement et à l'entretien des trottoirs.

(du 4 octobre 2004)

### **AU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

#### **1. INTRODUCTION**

On se souvient du tragique accident de circulation qui, le 2 juin 2003, avait coûté la vie à un élève de 5 ans de l'Ecole enfantine du collège de la Charrière. Cet événement a soulevé une profonde émotion tant au sein de la population qu'au niveau des autorités politiques et scolaires et des enseignants.

Conscientes de la nécessité de tout faire pour empêcher un tel accident de se reproduire, tout en admettant que le risque zéro n'existe malheureusement pas, les autorités ont d'emblée pris des mesures correctives en collaboration avec les enseignants, la Police et les Travaux publics et ont créé, le 10 juin 2003, un groupe interservices de sécurité scolaire. Quelques jours plus tard, soit le 23 juin 2003, une motion libérale-PPN était déposée au Conseil général, demandant l'examen de la sécurité aux abords des collèges dont la teneur est la suivante :

#### **Motion avec clause d'urgence de MM. Frédéric Hainard et Laurent Iff**

##### **Sécurité aux abords des collèges**

*Sur demandes des représentants du Parti Libéral-PPN à la commission scolaire, il a été récemment traité du lancinant problème de la sécurité aux abords des collèges. L'officier de circulation de la Police locale a eu*

*l'occasion de faire le point de la situation de chaque établissement. Si la majorité d'entre eux est considérée, par l'autorité politique, comme ne présentant pas de problèmes particuliers, certains sont répertoriés pour un, voire plusieurs dangers.*

*Le cas du collège de l'ouest où le parcage a été, il y a peu de temps et sur demande des enseignants, à nouveau autorisé sur les routes qui le bordent nous paraît démonstratif du manque de coordination en matière de sécurité aux abords des collèges !*

*Malheureusement, quelques jours après la séance de la commission, un enfant scolarisé à l'école enfantine est décédé d'un tragique accident aux abords du collège de la Charrière, sur la rue du Marais.*

*Le Conseil Communal est prié, dans l'urgence, de présenter au Conseil Général un rapport mentionnant pour chaque collège :*

- 1 Les risques potentiels en matière d'accident.*
- 2. Les mesures à prendre pour limiter la vitesse (chicanes, gendarmes couchés et autre).*
- 3. L'introduction de zones de chargement pour les parents qui déposent leurs enfants en voiture.*
- 4. L'interdiction générale de s'arrêter aux abords des collèges pour déposer les enfants en dehors des zones prévues.*
- 5. L'interdiction générale de stationner dans les cours de collèges, en semaine, le soir ou les week-end.*
- 6. Une limitation générale de la vitesse à 30 Km/h sur toutes les routes qui bordent les collèges.*
- 7. Le renforcement de la présence policière prévue pour permettre d'appliquer ces mesures.*

*L'urgence est demandée puisque ces mesures doivent être mises en vigueur d'ici le mois de juillet 2004, soit pour l'année scolaire 2004 -2005.*

Cette motion a été tacitement approuvée le jour même de son dépôt.

Le présent rapport poursuit un double but. Il constitue tout d'abord une étape intermédiaire dont la fonction est d'informer votre Conseil des premières mesures prises dans le cadre budgétaire, de proposer un deuxième train de mesures entraînant un crédit à solliciter de CHF 51'000 TTC.-- pour la pose et la réparation de barrières autour de collèges, et de décrire la suite des opérations, liées notamment au dépouillement d'une enquête adressée à tous les parents d'élèves de la Ville en février 2004. Il vous propose également un crédit de CHF 400'000.-- TTC pour l'achat de deux véhicules destinés au déneigement et à l'entretien des trottoirs, afin de sécuriser en priorité les itinéraires qui mènent aux écoles, crédit qui s'inscrit parfaitement dans le cadre des mesures de sécurité que nous entendons prendre.

## **2. MESURES PRISES PAR LES SERVICES**

### 2.1 Mesures prises par l'École enfantine

#### 2.1.1. Situation des classes

Les 39 classes enfantines sont réparties géographiquement sur l'ensemble de la ville de la manière suivante :

- 25 classes sont situées dans des appartements en location
- 13 classes sont intégrées dans des collèges primaires
- 1 classe se situe dans un collège secondaire (Forges)

#### 2.1.2. Premier Pedibus à La Chaux-de-Fonds

Le premier Pedibus a vu le jour le 27 septembre 2004, dans le quartier de Chapeau-Rablé.

Public-cible : Elèves de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> enfantine  
Situation de l'école : Cheminots 23

Avec l'aide de l'enseignante, des mamans ont pu être renseignées sur le concept et ont été orientées vers M. Th. Gogniat, de la campagne « A pied, c'est mieux » et vers le sergent B. Matthey de la brigade d'éducation routière.

Les parents ont reçu une information et du matériel (gilet fluo pour adultes, casquettes pour les enfants, parapluie, coupe-vent). Ils ont signé une charte.

Peu à peu, les parents confectionnent des panneaux « arrêt Pedibus ».

Tout le matériel est pris en charge par le budget de la CER (Commission d'éducation routière).

#### 2.1.3 Enquête

Dans le but d'analyser la sécurité aux abords des écoles enfantines, un questionnaire a été envoyé à tous les titulaires de classe (un exemple de réponse figure à l'Annexe 1).

Il s'agissait de recenser :

- les éventuels dangers proches de l'école enfantine
- la signalisation autour de l'école
- la sécurité sur le lieu de la récréation.

Le questionnaire a également permis d'évaluer si la majorité des enfants se déplace à pied ou s'ils sont emmenés en voiture jusqu'à l'école.

#### 2.1.4 Résultats

Une analyse de chaque classe enfantine a été réalisée. Les problèmes ont été recensés et les services suivants ont été sollicités pour effectuer des améliorations : (résumé : Annexe 2).

- **Police locale** : marquages, panneaux de signalisations, respect des règles, ...
- **Gérances ou propriétaires d'immeubles** : aménagements de cours, jardins, portails, barrières, éviter les avalanches en hiver, ...
- **Voirie et TP** : mesures à prendre relatives aux problèmes hivernaux : déneigement, avalanches, ...
- **Service des espaces Verts** : problèmes d'hygiène et respect des règles en matière de déjections canines !

#### 2.1.5 Déplacement des élèves

Nous constatons que la grande majorité des enfants sont accompagnés à l'école à pied.

Les enfants sont emmenés en véhicules s'il fait mauvais temps ou parce que leurs parents doivent les conduire en ville pour d'autres leçons (rythmique, musique, sports, etc).

#### 2.1.6 Situation en septembre 2004

Actuellement, il a été tenu compte de toutes les demandes d'améliorations.

Un grand nombre d'entre elles ont été réalisées ou sont en voie de l'être (exemple : annexe 1). Nous pouvons mentionner :

- marquage de zones de récréation pour les élèves des écoles enfantines dans quelques cours de collèges
- ajouts de portails, de chaînes
- modifications de barrières
- beaucoup de signalisations, marquages au sol
- premier Pedibus dans le quartier Recorne-Chevreuils pour accompagner les enfants à l'école enfantine de Cheminots 23

Les mesures hivernales seront prises au moment voulu et il reste quelques aménagements relatifs aux cours de récréations.

## 2.2 Mesures prises par l'École primaire

L'analyse des circonstances de l'accident du collège de la Charrière a permis de constater que le pire n'a pas pu être évité malgré des consignes de surveillance claires, écrites et respectées par les enseignants et malgré des règles écrites et connues des élèves. Le rapport du substitut du procureur, dans le cadre de l'enquête pénale relative à cet accident, ne constate en effet aucun manquement répréhensible pénalement.

Cependant, une réflexion a eu lieu au sein du collège, en collaboration avec la direction, et des mesures de renforcement ont été prises immédiatement :

- augmentation de l'effectif des surveillants
- répartition différente des zones de la cour entre élèves de l'école enfantine et primaire
- réglementation restrictive en matière de jeux de balles
- réflexion, avec les élèves, sur la manière de passer les récréations et recherche d'activités ne nécessitant pas de balle
- modification de la structure et rénovation des grillages et barrières entourant le terrain de sport du collège, en collaboration avec l'Office des sports

D'autre part, une réflexion générale sur 2 niveaux a été conduite au sein de l'ensemble des collèges primaires :

- analyse des mesures de surveillance de tous les moments de la vie scolaire
- analyse de toutes les sources de dangers dans les bâtiments scolaires et dans leurs abords immédiats

Le premier niveau a permis de redéfinir les modalités de surveillance et de préciser l'importance d'avoir des consignes et des règles écrites et connues, tant pour les surveillants que pour les élèves.

Le 2<sup>e</sup> niveau a servi à recenser les sources de dangers, à remédier à une série d'entre elles dans le cadre budgétaire de l'école (entretien des bâtiments), à établir une liste de travaux destinés à sécuriser nos collèges qui feront l'objet d'une demande de crédit spécial par notre Conseil.

## 2.3 Mesures prises par l'École secondaire

Depuis plusieurs années, l'École secondaire se préoccupe de la sécurité dans et aux alentours de ses centres, particulièrement en ce qui concerne la circulation des véhicules dans les cours de collèges :

- Aux Crêtets, une borne a été placée devant l'entrée ouest pour empêcher le passage des véhicules du sud au nord.
- A Bellevue, la zone 30 décrétée sur la rue Dr Kern offre une protection appréciée.

- Aux Forges, le parcage de voitures dans la cour du collège représentait un danger. Il a été décidé de fermer cette cour. Une chaîne en empêche l'accès.
- A Numa-Droz, l'interdiction de circuler sur le tronçon de la rue du Progrès O-E « Ester – Ecole primaire » n'était pas respectée, de même que l'interdiction de parquer dans la cour. De gros cailloux ont été posés à l'entrée est. Une borne rétractable a été posée à l'entrée ouest.

Ces différentes mesures ont permis de sécuriser l'espace scolaire à satisfaction. Le problème qui subsiste est celui des accès aux différents services, qui, parfois, ne replacent pas ces obstacles après avoir effectué leurs travaux. Toutefois, des améliorations sont observées par une meilleure coordination entre les différents services communaux, dans le cadre du groupe interservices de sécurité scolaire.

Par ailleurs, une campagne d'éducation est régulièrement menée auprès des élèves de l'Ecole secondaire pour les sensibiliser aux dangers du trafic routier, appels à la prudence, au respect des passages pour piétons, passages à niveau, etc...

#### 2.4 Mesures prises par la Police locale

- Deux policiers sont détachés durant toute l'année pour l'éducation routière dans les écoles. Le programme d'instruction débute déjà chez les 4-5 ans et se développe jusqu'en 9<sup>ème</sup> année. Les Ecoles enfantines ainsi que les degrés de 1 à 6 sont systématiquement visités 2 fois par année. Les thèmes abordent la traversée de la chaussée, les risques inhérents à la ville et à la circulation, les règles du cycliste, du cyclomotoriste et les conséquences d'un accident de la circulation en 9<sup>ème</sup> année. Nous touchons également les institutions pour handicapés, le 3<sup>ème</sup> âge et les cours « TCS Juniors ».
- 29 patrouilleurs scolaires adultes veillent à la sécurité des élèves entrant et sortant de l'école sur 17 sites. Cependant, il faut reconnaître qu'il n'est pas toujours évident de trouver des volontaires pour cette fonction, notamment lors de démissions, car ce travail doit s'effectuer à temps très partiel, en fonction des horaires scolaires et par tous les temps.

C'est le 16 mai 1980 que nous avons engagé, à titre d'essai, 4 personnes qui ont accepté d'assumer cette fonction aux abords du collège de Cernil-Antoine, dans le carrefour Numa-Droz/Entilles, côté Ouest. Depuis lors, les patrouilleurs et patrouilleuses adultes sont formés par la brigade d'éducation routière et ils sont, en principe, engagés pour quelques années.

A ce propos et malgré la difficulté de recrutement, nous rappelons que la direction de l'Ecole primaire et la Commission scolaire ne sont jamais entrées en matière, jusqu'à présent, sur l'emploi

d'élèves de 5<sup>e</sup> année primaire comme patrouilleurs scolaires, comme c'est parfois le cas ailleurs. Ces Autorités estiment que des élèves de 10 ans ne sont pas capables d'affronter de façon suffisamment maîtrisée, responsable et sûre les difficultés de la circulation routière et d'assurer la sécurité de leurs camarades. D'autre part, il convient de savoir qu'il faut 2 enfants par passage piétons par semaine et par heure d'entrée et de sortie de l'école (soit 6 fois par jour), 20 minutes avant l'entrée en classe et 15 minutes après ainsi que 15 minutes avant la sortie et 20 minutes après. Ce contrat de travail constitue une importante source d'absences qui péjorerait les apprentissages des élèves concernés. Toutefois, nous procédons actuellement à une analyse approfondie de cette question afin de voir si cette position, qui recèle également des avantages, se justifie toujours.

- 30 signaux « Triflashs » « Enfants » no 1.23 de l'OSR ont été installés aux abords de tous les centres scolaires. Les deux derniers ont été posés sur la rue du Président-Wilson, devant le collège de Cernil-Antoine et ils sont solaires. (coût moyen CHF 6'000.- pièce)
- 23 « Kit-Ecole » portant le symbole « Enfants » no 1.23 de l'OSR ont été collés sur les rues qui bordent les collèges, mais dans ce cas principalement les écoles primaires. (coût CHF 1'300.- pièce)
- Signalisation lumineuse, 2 passages pour piétons sont équipés de signaux lumineux qui fonctionnent à la demande. (une installation coûte environ CHF 50'000.-.)

Le passage sis Liberté/Vieux-Patriotes est à la phase verte pour les automobilistes et le piéton obtient le vert lorsqu'il appuie sur le bouton poussoir. On a renoncé à mettre la phase au rouge lorsqu'il n'y a pas de véhicule pour une question de fluidité de trafic sur cet axe principal.

Le passage pour piétons sis A.-M. Piaget, à la hauteur du collège de la Citadelle, est en attente à la phase rouge ce qui a pour effet de ralentir la vitesse des véhicules et de même que pour Liberté, le piéton presse le bouton-poussoir pour obtenir le vert. Dans ce cas, l'attente à la phase rouge ne pose pas de problèmes en fonction du caractère de la rue.

- 130 passages pour piétons supplémentaires (environ 500 au total) ont été réalisés ces 5 dernières années à la demande de parents ou des Directions d'écoles, ceci sur le chemin de l'école.
- Une borne rétractable, dont il a déjà été question au point 2.3 a été installée à l'entrée du Complexe ESTER / Bibliothèque de la ville / collège Numa-Droz dans la rue du Progrès afin de régler la circulation parasite dans cette cour d'école (coût de cette installation CHF 40'000.-).

A ce propos, toutes les cours d'école sont interdites à la circulation et au parage. Seule exception, la cour du collège de la Charrière qui est utilisée lors des matchs de football de Neuchâtel-Xamax ou de cas en cas lors de grandes manifestations, mais uniquement en soirée ou le week-end.

- 4 places de parc « Arrêt scolaire » ont été créées, à titre d'essai, pour la rentrée 2004, à proximité du collège de l'Ouest, dans la rue du Progrès, côté nord, près de l'intersection avec la rue de Pouillerel. L'expérience paraît intéressante et il faut la poursuivre sur la durée de la présente année scolaire, du moins jusqu'au printemps prochain, afin de tirer un bilan. Néanmoins, il faudrait augmenter le nombre de cases au même endroit si cela s'avère positif et en réaliser sur d'autres sites.

Cependant cette réflexion doit s'inscrire dans un contexte global qui examine les tenants et aboutissants d'une telle mesure dans le cadre de zones 30 qui seraient installées autour de chaque bâtiment scolaire, selon le projet étudié conjointement par les écoles, le Service de l'urbanisme et la Police locale.

- Les collèges de Bellevue et des Gentianes sont situés au centre d'une zone 30km/h.
- Le collège de l'Ouest est bordé de 2 rues limitées à 30km/h soit Temple-Allemand et Progrès entre Armes-Réunies et Pouillerel.
- Le collège des Crêtets est bordé par la rue de Beau-Site qui est en zone 30km/h.
- Le collège du Crêt-du-Loche est bordé par la route du hameau qui est limitée à 30km/h.

Bien à regrets, il est actuellement difficile voire impossible à certains endroits d'envisager des îlots séparateurs de trafic supplémentaires ou des gendarmes couchés en raison des problèmes engendrés par ces obstacles pour les travaux de déneigement ou par leur non-conformité aux lois en vigueur sur les routes cantonales. Néanmoins, la réflexion politique en cours devrait être poursuivie.

## 2.5 Mesures prises par l'Office des sports

Suite au tragique accident du 2 juin 2003, l'Office des sports a pris rapidement les trois mesures mentionnées ci-dessous. Il envisage, si votre Conseil vote l'arrêté n°1 à l'appui d'un crédit de CHF 51'000.-- TTC, d'en prendre d'autres rapidement, également citées ci-dessous et qui concernent la pose, le réhaussement et la réparation de barrières situées autour de différents collèges. Bien entendu, un autre train de mesures pourrait s'ajouter, l'an prochain, à celles que nous vous proposons de prendre le plus rapidement possible.

Mesures déjà prises			
Collège de la Charrière	Barrières est et sud		SFr. 55'000.00
Collège des Forges	Barrières ouest		SFr. 20'000.00
Rue du collège / Patinage	Barrière sud		SFr. 7'500.00
		Total	SFr. 82'500.00
Mesures à prendre			
Collège de la Charrière	Barrières sud complément de travaux		SFr. 8'442.00
Collège des Forges	Barrières sud-est, nouvelles		SFr. 13'638.30
Collège de Numa-Droz	Barrière ouest de la terrasse, réhaussement		SFr. 13'797.55
Collège de Bellevue	Barrière nord & ouest, réparation		SFr. 6'568.00
Collège des Crêtets	Barrières, réparation		SFr. 4'024.25
Terrain de Beau-Site	Barrières, réparation		SFr. 3'873.60
		Total	SFr. 50'343.70
		Total général TTC	SFr. 132'843.70

## **3. MESURES PRISES PAR LE CONSEIL COMMUNAL**

Le Conseil communal, de son côté, a décidé, le 10 juin 2003 de mettre sur pied un groupe interservices chargé de la sécurité scolaire aux abords et dans les collèges. Ce groupe, qui s'est déjà réuni à six reprises, est composé :

- du directeur de l'Instruction publique, qui préside le groupe
- de la directrice de l'Ecole enfantine
- du directeur de l'Ecole primaire
- de la directrice du centre secondaire de Numa-Droz
- du directeur général du CIFOM
- de l'officier de circulation
- du chef de la brigade d'éducation routière
- de l'ingénieur communal
- du responsable de l'Intendance des bâtiments

- du chef du service des Espaces verts
- du chef de l'Office des sports et de son adjoint
- de l'urbaniste communale
- d'un membre du TCS
- d'un membre de l'ATE
- de 2 membres de la Commission scolaire

La tâche principale du groupe est de coordonner les mesures à prendre et de répondre également à la motion libérale-PPN du 23 juin 2003 en proposant des mesures d'amélioration en cohérence avec les services concernés et les projets communaux actuellement en cours.

Dans cette optique, le groupe pilote les analyses des différents services, en particulier la vaste enquête réalisée auprès des parents d'élèves des écoles de la Ville, et qui servira à fournir les bases d'un concept de sécurité sur le chemin de l'école.

### 3.1 Enquête « sécurité sur le chemin de l'école »

Dans le but d'analyser les dangers liés à la circulation routière sur le chemin de l'école, les autorités scolaires ont envoyé un questionnaire relatif à chaque enfant aux parents d'élèves des écoles infantine, primaire et secondaire.

Près de 4800 envois ont été effectués et le 90 % est venu en retour, soit 4300 documents à analyser.

Ce questionnaire était double : une partie formulaire permettant aux parents d'exprimer leur ressenti et de préciser le moyen de transport utilisé pour se rendre à l'école, seul ou accompagné. La seconde partie, sous forme de carte, permettait aux parents de localiser :

- En vert : le lieu de domicile ou de garde de l'enfant
- En rouge : les lieux qu'ils estimaient dangereux sur le chemin de l'école.

Ce questionnaire avait pour but de :

- comprendre la perception du danger lié au trafic
- concevoir des aménagements adaptés
- favoriser des cheminements piétons (éventuellement par la création de pédibus)
- définir les priorités pour les interventions
- justifier sur une base concrète les interventions visant la réduction du danger sur le chemin de l'école.

### 3.2 Méthodologie

Afin d'exploiter au maximum les informations tirées des questionnaires, les réponses ont été saisies sur informatique (logiciel géomatique MapInfo) afin de permettre une représentation multiple des résultats.

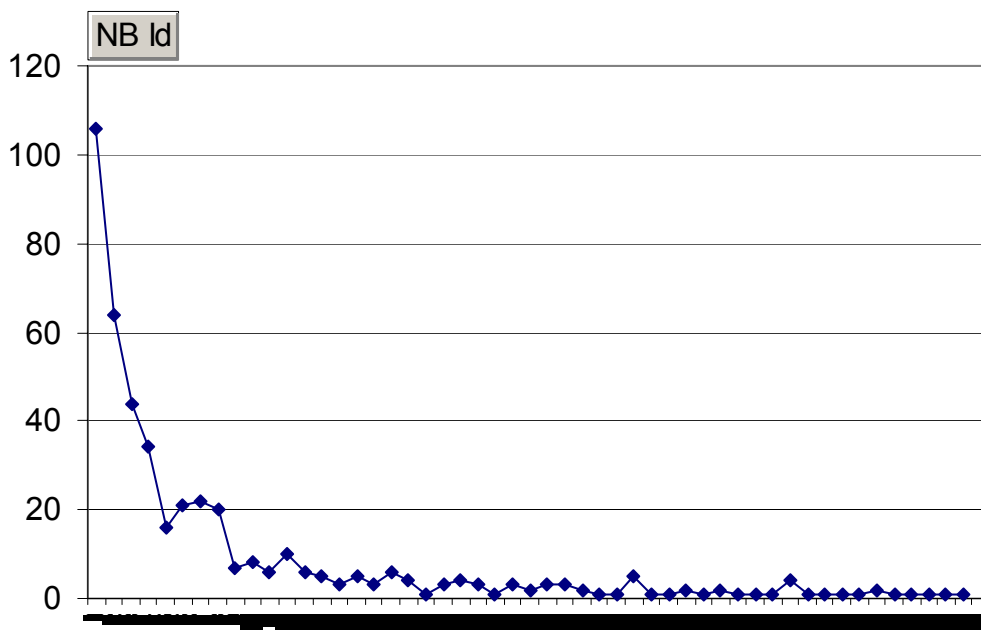
Les réponses aux questionnaires ont permis d'établir combien de fois chaque tronçon de rue et chaque carrefour ont été jugés dangereux par les parents.

### 3.3 Résultats

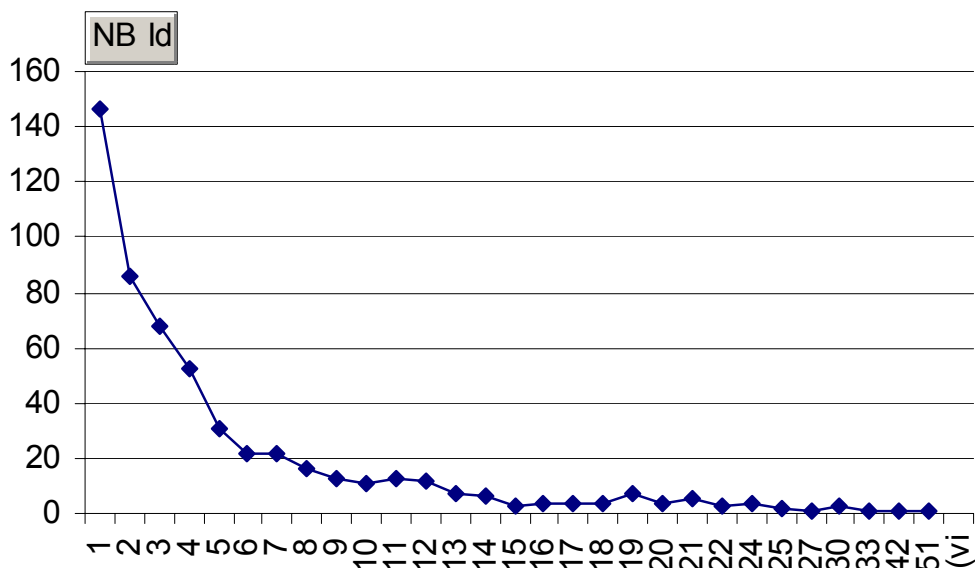
447 carrefours et 552 tronçons dangereux ont été mentionnés par les parents, certains une seule fois, d'autres jusqu'à 118 fois pour les carrefours (carrefour Croix-Fédérale/Etoile) et 51 fois pour les tronçons (tronçon de la rue du Beau-Temps, en face du collège des Endroits).

Les graphiques suivants présentent la distribution du nombre de fois qu'un carrefour ou un tronçon a été mentionné. Cela permet de comprendre la répartition des réponses des parents et de montrer ainsi que beaucoup de carrefours et tronçons ont été mentionnés un petit nombre de fois.

#### 3.3.1 Distribution des résultats pour les carrefours :



### 3.3.2 Distribution des résultats pour les tronçons :

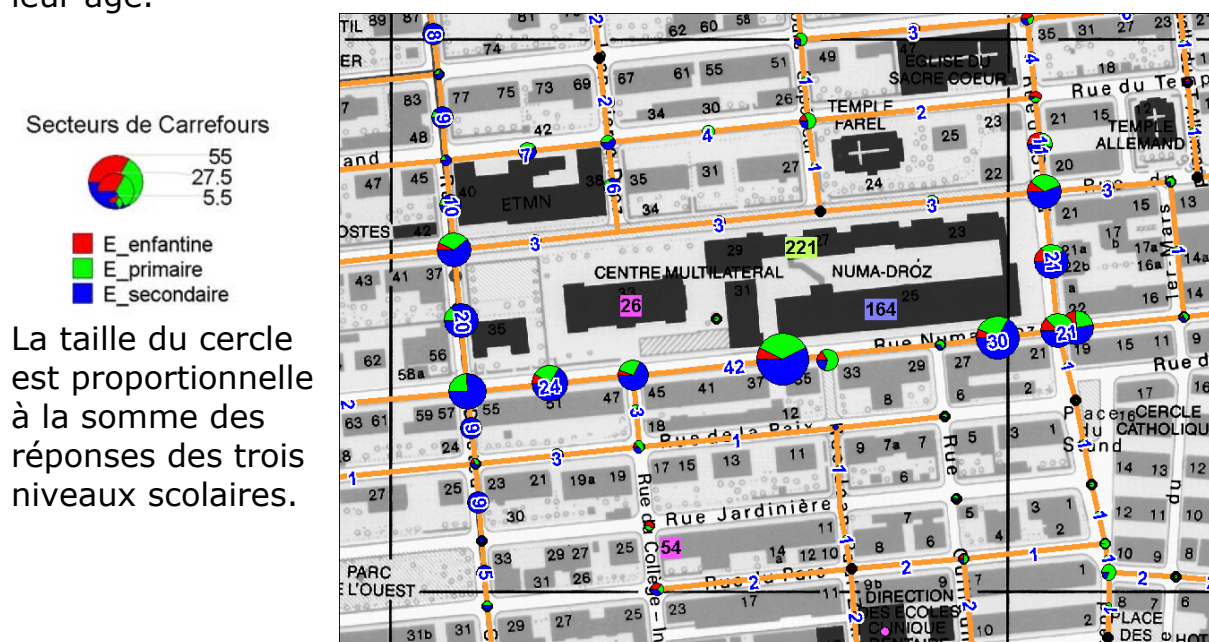


On remarque que le plus grand nombre des carrefours et des tronçons a été nommé moins de 5 fois. Cela signifie que les carrefours et les tronçons considérés comme les plus dangereux peuvent être identifiés. Cependant, il ne faut pas négliger les carrefours et les tronçons mentionnés un petit nombre de fois : ils peuvent être très dangereux, mais n'être empruntés que par peu d'enfants.

Plus un carrefour ou un segment a été mentionné, plus sa couleur tend vers le rouge. En un coup d'œil, les zones dangereuses sont ainsi identifiées et localisées. Il est également possible de lire le nombre de fois que les parents ont mentionné les carrefours et les tronçons. Voici, à titre d'exemple, le secteur du Centre Numa-Droz (les deux plans qui suivent sont remis en couleurs aux Conseillers généraux) :



Le sentiment de danger de la route par les parents varie en fonction de l'âge des enfants et de leur autonomie. Le plan ci-dessous fournit, pour chaque carrefour, la répartition des réponses par niveau scolaire. Evidemment, les résultats sont fonction du nombre de classes (et donc du nombre d'élèves) par niveau. Ce plan est malgré tout un outil d'aide à la décision quant aux cheminements piétons à favoriser. De plus, les tronçons permettent d'identifier le cheminement actuel des enfants selon leur âge.



Bien que l'analyse des résultats ne soit pas achevée, des généralités se dégagent cependant des commentaires des parents :

- Un carrefour ou un tronçon peut être perçu comme dangereux en raison de la vitesse des véhicules, de la densité du trafic, de la visibilité pour les enfants ou de la sécurité des trottoirs.
- L'axe Numa-Droz relie la plupart des écoles et collèges de la Ville. Cet axe est le plus souvent mentionné comme dangereux.
- Les escaliers et chemins qui débouchent sur une route très fréquentée sont perçus comme dangereux car les enfants sont moins vigilants et se précipitent parfois sur la route. Il faudrait une barrière en face de la sortie du chemin ou de l'escalier.
- Les giratoires sont source de danger. Il semble difficile pour un véhicule de laisser passer les piétons lorsqu'il est déjà engagé dans le giratoire.
- Le stationnement de véhicules aux abords des écoles réduit la visibilité tant pour les automobilistes envers les enfants que les enfants envers les voitures.
- Aux abords des écoles, les parents venant conduire leurs enfants en voiture représentent également un danger.
- Le Parc Gallet est une source d'insécurité liée plus à la fréquentation du Parc que du trafic.

- L'ascenseur de la Gare est également mentionné comme source d'insécurité.
- Les croisements avec le train sont également perçus comme dangereux.
- La passerelle (aux Cornes Morel) est mentionnée maintes fois en raison des escaliers abruptes et glissants en hiver.

### 3.4 Suite du projet

Un groupe de travail composé d'un représentant de la Direction des écoles, de la Police locale et du Service d'urbanisme va poursuivre l'analyse des résultats de l'enquête et proposer des mesures de sécurité aux abords immédiats de chaque collège. Les principaux cheminements des écoliers seront également déterminés et sécurisés.

Le coût de l'application de ces mesures sera ensuite chiffré et un calendrier des réalisations sera établi. Ces deux points feront l'objet d'un nouveau rapport au Conseil général au printemps 2005, rapport qui répondra également, d'une manière plus complète, à la motion Libérale-PPN (2e étape).

### 3.5 Mesures proposées lors de cette étape du travail

Conscient de la multiplicité des demandes et de l'impossibilité de les prendre toutes en compte, le groupe interservices a donc chargé les personnes désignées ci-dessus d'accomplir cet important travail en vue du rapport final.

Toutefois, afin de permettre l'expérimentation de certaines pistes en vue d'en faire un bilan, le groupe a commandé l'étude d'une zone protégée autour du collège de la Citadelle, s'appuyant sur l'initiative d'un groupe d'habitants du quartier. Ce dossier qui a été examiné par les différents services concernés sera très prochainement traité par notre Conseil.

## **4. CREDIT DE CHF 400'000.-- TTC POUR L'ACHAT DE DEUX VEHICULES DESTINES AU DENEIGEMENT ET A L'ENTRETIEN DES TROTTOIRS**

### 4.1 Préambule

La sécurité, selon la définition qu'en donne « Le Petit Robert » est la « situation tranquille qui résulte de l'absence réelle de danger ».

La population est dans tous les domaines de plus en plus sensible, voire attachée à ce concept.

Ce besoin de sécurité est particulièrement objectif en matière de circulation automobile par les dangers que celle-ci engendre pour les usagers les plus vulnérables, soit les enfants et les personnes âgées.

En hiver, la circulation des piétons sur les chaussées, notamment des enfants, est donc en contradiction avec cette demande de sécurité.

Dans sa séance du 23 septembre 1991, votre Conseil avait adopté, par 31 voix contre 6, un rapport de demande de crédit de CHF 380'000.- pour l'achat de deux véhicules destinés au déneigement et à l'entretien des trottoirs.

En préambule de ce rapport, nous écrivions :

*Depuis plusieurs années, nous sommes préoccupés par le problème de la cohabitation des piétons et des véhicules sur les voies publiques en saison hivernale. Le retour d'un hiver relativement rigoureux après trois ans d'accalmie a fait ressurgir avec plus d'acuité ce problème.*

*La problématique générale des déplacements en ville a en effet beaucoup évolué, alors que le système de déneigement n'a que peu changé, si ce n'est qu'il est devenu plus performant et plus rapide en relation avec l'évolution technique des engins. Par ailleurs, le nombre de véhicules en circulation est en constante augmentation et les piétons qui cheminaient sans trop de difficultés sur les routes en hiver ont, pour cette raison, de plus en plus de peine à le faire.*

*Le vieillissement de la population est un autre facteur qui a modifié la relation piétons - voitures, les personnes âgées ayant une mobilité réduite et étant très craintives face à la circulation automobile.*

*Nous enregistrons d'ailleurs régulièrement les doléances de cette catégorie de la population, mais aussi de la part de parents d'écoliers, sur l'insuffisance de cheminements piétons en site propre et sur la qualité de l'entretien des cheminements existants (problèmes de verglas).*

Ces considérations sont toujours d'actualité et les demandes visant à offrir des cheminements sûrs pour les piétons et notamment pour les enfants se rendant sur le chemin de l'école augmentent d'année en année.

#### 4.2 Etat des lieux

Jusqu'en 1987, seuls les trottoirs nord et sud de l'avenue Léopold-Robert étaient régulièrement dégagés et entretenus. Dès 1988, les trottoirs des rues étroites du centre-ville (Versoix, Balance, Neuve, Fritz-Courvoisier, Grenier et Hôtel-de-Ville notamment) ont été intégrés dans le programme d'entretien hivernal systématique.

A la fin des années 80, environ 16 km de trottoirs étaient donc régulièrement entretenus en hiver.

Avec l'acceptation du rapport précité, le réseau des trottoirs entretenus en hiver a été porté à environ 36 km.

Au fil des ans, avec le renouvellement du parc des véhicules et l'optimisation de l'organisation, ce kilométrage a pu passer à ce jour à plus de 61 km (voir plan Annexe 3).

Cela ne s'avère toutefois plus suffisant et surtout adapté à l'évolution de la situation.

En effet, si l'on consulte les plans annexés au rapport, on constate que de nombreuses rues supportant un trafic important ne bénéficient pas d'au moins un trottoir entretenu en hiver, et cela dans des quartiers dans lesquels se trouvent des écoles, des crèches, des garderies, des homes ainsi que des lieux publics.

Des demandes sont donc régulièrement adressées aux Travaux publics par des citoyens qui apprécient le réseau des trottoirs entretenus en hiver et qui souhaitent son extension, ainsi que par les directions des établissements scolaires.

#### 4.3 Problème du stationnement

Dans les rues où le stationnement est réglementé par interdiction de celui-ci entre 03h00 et 07h00 et 08h00 et 11h00 notamment, la Voirie rencontre de plus en plus fréquemment de gros problèmes par le non-respect des mesures édictées.

En effet, la « règle des 4,00 m. » (voir croquis Annexe 4) n'est quasiment jamais respectée, les véhicules venant occuper le côté de la chaussée interdit au stationnement dès que le chasse-neige a passé.

Cela pose plusieurs problèmes :

1. Le passage des véhicules, en particulier les véhicules de livraison, les camions mais aussi ceux des premiers secours, peut s'avérer difficile, voire impossible.
2. L'entretien hivernal en cours de journée est rendu impossible.
3. La circulation des piétons sur la chaussée est très inconfortable et même dangereuse.
4. L'enlèvement de la neige en bordure de chaussée ou sur les trottoirs nécessite un gros travail d'organisation, puisqu'il faut faire évacuer les véhicules stationnés en infraction pour pouvoir l'effectuer.

#### 4.4 Proposition

Pour offrir aux piétons de meilleures conditions de déplacement et maîtriser le problème du stationnement, nous proposons de procéder à l'avenir de la manière suivante dans le réseau des rues figurant sur le plan annexé (Annexe 3) :

1. La réglementation du stationnement n'est pas modifiée.
2. Le trottoir situé du côté où le stationnement est interdit est déneigé et la neige laissée en dépôt en bord de rue.
3. La rue est déneigée de façon à laisser libre un passage de 4,00 m. au minimum (voir Annexe 5), interdisant de fait le stationnement sauvage (illustré à l'Annexe 4). Rappelons que les propriétaires des immeubles sont tenus de libérer un accès entre l'entrée de l'immeuble et la chaussée.

Cette nouvelle manière de procéder a un inconvénient, mais recèle également plusieurs avantages.

Elle réduit les possibilités effectives de stationnement, mais il faut rappeler que de très nombreux véhicules sont actuellement parkés en infraction en période hivernale.

Par contre, ce système permet d'offrir des parcours confortables et sûrs pour les piétons, facilite les opérations de déneigement des rues et réduit le volume de neige à évacuer aux Eplatures.

La mise en œuvre de l'extension du réseau de trottoirs entretenus en hiver, soit 8,4 km environ, nécessite cependant l'engagement de moyens supplémentaires.

Nos recherches pour l'éventuelle acquisition de véhicules d'occasion ou de démonstration n'ayant pas abouti, nous vous proposons l'achat de deux petits tracteurs semblables à ceux déjà en service pour un montant de CHF 400'000.- (arrêté No 2).

Dans ce montant sont inclus les agrégats pour le déneigement (saleuse, chasse-neige et fraiseuse), ainsi qu'une faucheuse.

Les frais de fonctionnement, compte tenu des amortissements, des frais financiers et des charges de personnel se montent à environ CHF 93'000,-

La dotation de la Voirie sera à l'avenir diminuée de 4 à 5 postes par la réorganisation du nettoyage qui sera mise en vigueur au printemps 2005.

La mise en application de l'extension de l'entretien hivernal des trottoirs nécessite 3 personnes, dont deux seront mises à disposition par d'autres services. Hors saison de neige, un des véhicules sera équipé d'une faucheuse et sera utilisé, avec son chauffeur, selon la synergie définie entre les divers services des Infrastructures.

La dotation globale de la Voirie continuera cependant de s'afficher en diminution.

#### 4.5 Conclusion concernant cette demande de crédit

Le confort et la sécurité des piétons, notamment des enfants, sont de la responsabilité générale d'une collectivité et les moyens pour les assurer doivent évoluer.

Notre proposition va dans ce sens et, malgré le fait qu'elle restreindra les possibilités temporaires de stationnement, nous pensons qu'elle doit être mise en œuvre, le bilan pour la collectivité étant positif.

Cette partie de rapport a été soumise à la Commission des Travaux publics (Commission des Infrastructures) qui l'a adoptée lors de sa séance du 14 septembre 2004.

### **5. CONCLUSIONS**

Ce rapport intermédiaire constitue, par les mesures déjà prises, une information sur l'état des travaux liés à la réponse à la motion libérale. Il explicite les moyens mis en œuvre pour analyser les propositions de la motion et d'en faire une synthèse s'inscrivant dans un contexte global cohérent.

Par les mesures déjà prises et les deux demandes de crédits présentées ici, il apporte les premiers éléments de solution à l'épineux problème de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Comme vous pouvez le comprendre aisément, nous ne sommes pas, pour l'instant, en mesure de répondre totalement à la motion libérale-PPN, puisque certains des sept points nécessitent des études qui ne sont pas encore terminées, par exemple les points 1 à 4 et 6 à 7.

En ce qui concerne le point 3, vous avez constaté que nous avons créé quatre places de parc « Arrêt scolaire » à titre d'essai à proximité du collège de l'Ouest et nous pourrions tirer un bilan au printemps prochain. (cf ch. 2.4 du présent rapport).

Notre Conseil peut également répondre, d'une manière positive au point 5 de cette motion en confirmant l'interdiction générale de stationner dans les cours des collèges, en semaine, le soir et le week-end, sous réserve de circonstances exceptionnelles, dont le nombre sera extrêmement limité (cf ch. 2.4 du présent rapport).

Pour l'instant, nous ne vous demandons donc pas de classer ladite motion à laquelle il sera répondu dans le rapport concernant la 2<sup>e</sup> étape qui vous sera présenté au printemps prochain.

En conséquence, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et d'adopter les arrêtés suivants.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La Présidente:	Le Chancelier:
Claudine Stähli-Wolf	Sylvain Jaquenoud

Annexes : réponses au questionnaire relatif à la sécurité aux abords des écoles enfantines établi par la direction et les enseignants ;  
tableau récapitulatif des demandes et services sollicités ;  
plan du déneigement des trottoirs dans la ville en damier ;  
deux croquis relatifs à la situation actuelle du déneigement et au projet souhaité.

LE CONSEIL GENERAL  
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

vu un rapport au Conseil communal

arrête :

Arrêté n° 1 :

**Article premier.-** Un crédit de CHF 51'000.— TTC est accordé au Conseil communal pour la pose, le réhaussement et la réparation de barrières situées autour de différents collèges.

**Article 2.-** L'investissement sera amorti au taux annuel de 10 %.

**Article 3.-** La dépense sera comptabilisée au compte des investissements de l'Office des sports.

**Article 4.-** Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

**Article 5.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté n° 2 :

**Article premier.-** Un crédit de CHF 400'000.—TTC est accordé au Conseil communal pour l'acquisition de deux véhicules destinés au déneigement et à l'entretien des trottoirs.

**Article 2.-** L'investissement sera amorti au taux annuel de 10 %.

**Article 3.-** La dépense sera comptabilisée au compte des investissements des Travaux publics.

**Article 4.-** Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

**Article 5.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.