



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

à l'appui de demandes de crédit de CHF 2'513'000.- pour les travaux d'infrastructures et de génie civil et de CHF 5'480'000.- pour les aménagements urbains, en vue de la réalisation d'une zone de rencontre à l'avenue Léopold-Robert.

(du 10 septembre 2003)

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

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Le 27 août dernier, votre Conseil a approuvé à l'unanimité le *Plan directeur de la mobilité urbaine*, en souhaitant que celui-ci ne reste pas lettre morte mais soit rapidement suivi de projets concrets.

Rappel du contenu du Plan directeur de la mobilité urbaine

Rappelons brièvement que le Plan directeur de la mobilité urbaine vise à agir prioritairement sur le trafic interne à la ville, puisque ce dernier représente 70% du trafic total et qu'il dépend donc essentiellement de la communauté locale, contrairement aux trafics pendulaire et de transit, qui implique une étroite collaboration avec le Canton.

En s'appuyant sur les résultats d'une vaste étude des comportements des habitants en matière de mobilité, le Plan directeur de la mobilité urbaine propose de donner la priorité aux piétons, par la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre partout où cela est possible en dehors du réseau des rues collectrices.

Le Plan directeur de la mobilité urbaine propose également la création d'un réseau de pistes cyclables et souligne la nécessité de gérer le stationnement sur le domaine public. Il insiste enfin sur la nécessité d'améliorer encore les prestations et l'image des transports en commun.

Par ces différentes mesures, le Plan directeur de la mobilité urbaine vise à améliorer la convivialité dans l'ensemble de la ville et tout particulièrement au centre.

Choix de la première réalisation

Dès le mois de septembre 2002, le Conseil communal a étudié les premières mesures d'application du Plan directeur de la mobilité urbaine et décidé qu'elles devraient concerner un lieu public majeur, afin d'en faire bénéficier l'ensemble de la population.

Il est rapidement apparu que le secteur de l'avenue Léopold-Robert allant de la rue du Casino à la Grande-Fontaine était celui qui se prêterait le mieux à cette première étape. Il s'agit en effet d'une partie très commerçante de la ville, en relation directe avec la place Le Corbusier et proche de la Ville ancienne et des places du Marché et de la Carmagnole.

C'est également un lieu à fort trafic individuel. Réussir à gérer les problèmes de circulation dans ce secteur permettra de les résoudre ensuite sur d'autres tronçons de l'avenue Léopold-Robert et dans d'autres quartiers.

Le projet de réaménagement a ensuite été étendu à la rue des Musées, de la rue de l'Arsenal à la rue du Midi, et à la rue du Casino, du Musée des Beaux-Arts au Théâtre. Cette extension du projet est motivée par l'intérêt qu'il y a à créer un axe "*Un parc, trois musées*" - "*Heure bleue*" bien rattaché à l'avenue Léopold-Robert.

Selon les principes définis par le Plan directeur de la mobilité urbaine pour le centre-ville, c'est l'option de la création d'une zone de rencontre qui a été choisie.

Le principe des zones de rencontre a été fixé par une modifications du 28 septembre 2001 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), et est régi par l'article 22b qui prescrit que :

"1° Le signal «Zone de rencontre» (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.

2° La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

3° Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles."

Il s'agit donc d'une réglementation nouvelle, qui permet d'offrir aux piétons des aménagements de qualité, dans lesquels ils ont la priorité, sans pour autant pénaliser les transports en commun, tout en permettant, pour le trafic individuel, l'accès aux commerces et un passage modéré du trafic intra urbain. Il n'existe encore que peu d'exemples d'aménagement de zones de rencontre en Suisse mais leur usage se généralise peu à peu et beaucoup de villes ont à l'étude des projets de ce type.

Procédure des mandats d'étude parallèles et choix des bureaux mandatés

Une fois le lieu des futurs aménagements ainsi défini, le Conseil Communal a choisi de confronter, sur la base d'un même programme, les propositions de plusieurs bureaux d'études spécialisés dans le domaine des espaces urbains et ceci par le biais de mandats d'étude parallèles avec procédure sélective pour désigner trois bureaux mandatés pour fournir un avant-projet d'aménagement.

Cette procédure présente l'avantage d'être relativement rapide et d'offrir au final un choix d'idées assez large. L'enjeu du réaménagement de cet endroit stratégique de la ville nécessite en effet de disposer de plusieurs avant-projets, pour permettre la réalisation du meilleur projet définitif possible.

Un appel d'offre public de demande de participation à une procédure sélective a été publiée le 20 décembre 2002 dans la presse régionale et nationale, fixant le délai d'inscription au 27 janvier 2003. Cet appel d'offre précisait qu'afin de prendre en compte, dans une très large mesure, tous les critères de faisabilité et toutes les contraintes inhérentes aux conditions particulières locales (infrastructures, réseaux, réglementation locale, exigences d'entretien hivernal, etc...) chaque candidat devrait s'associer, pour l'étude, à un bureau d'architecture de son choix mais disposant de bureaux à La Chaux-de-Fonds.

Les critères de sélection des bureaux candidats ont été fixés selon les normes usuelles (respect des CCT, attestations fiscales et de paiement des charges sociales, compétence des collaborateurs, expérience concernant des projets similaires).

Neuf inscriptions ont été enregistrées suite à cet appel d'offre. Cinq bureaux ne répondaient pas aux critères définis, quatre y répondaient parfaitement. Il a donc été décidé de mandater ces quatre bureaux, plutôt que trois ainsi que cela avait été initialement prévu. La rémunération a été fixée à Frs 30'000.- par bureau.

Les bureaux qui ont été mandatés en date du 25 février 2003 sont les suivants :

- ATESA GTU, associé à P. Studer, Transitec, Biol Conseils, M. Aurel et A. Stamm.
- G d'eau, Ph. Langel, associé à S. Grard, Team+, North&Robyr et Luce'ns.
- RWB SA, associé à Y. Salus.
- Urbaplan, associé à AXE Architecture, GVH SA et Adequa Communication.

Le délai de rendu des avant-projets a été fixé au 23 mai 2003.

Cahier des charges

Le cahier des charges de ce mandat a été déterminé comme suit :

"Le projet consiste en l'aménagement d'une zone de rencontre au sens de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 28 septembre 2001, dans l'ensemble du secteur à aménager.

Il faut que l'aménagement profite au plus grand nombre d'habitants, qu'il soit attractif pour les visiteurs de l'extérieur et que la partie aménagée soit caractéristique des objectifs généraux du Plan directeur de la mobilité urbaine et que les aménagements postérieurs puissent s'y accrocher sans difficulté.

Le projet favorisera les relations piétonnes entre les divers quartiers proches et tiendra compte des points forts du centre ville.

En matière de trafic, le projet intégrera le passage facilité des transports en commun ainsi que des interfaces attractives et clairement signalées comme telles. Quant au trafic individuel, certes réduit par rapport à la situation actuelle, il sera considéré, en termes de priorité, comme venant après les piétons et les transports en commun. La signalisation lumineuse doit donc être conservée dans son principe pour gérer le trafic aux heures de pointe, même si des modifications peuvent y être apportées.

Le projet peut prévoir à la fois des surfaces minérales et végétales. Les sols doivent pouvoir contribuer à la définition des divers espaces tels que cheminements, zones de circulation, seuils, détente, rencontre, etc...

Le projet assurera le confort des déplacements, des arrêts et garantira une déambulation facile pour tout type d'utilisateur, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Le projet tiendra compte des contraintes liées au déneigement.

Les plantations existantes au centre de l'avenue Léopold-Robert doivent être, dans la règle, maintenues. Toutefois une interruption de la continuité de cette plantation peut être envisagée dans la mesure où le projet fait la démonstration d'une qualité considérablement accrue de l'espace public et de son usage à cet endroit.

Les autres plantations proposées devront tenir compte des infrastructures techniques existantes ainsi que des conditions environnementales (ensoleillement, vent, lumière etc...)

Le choix des essences devra être motivé et adapté au lieu, une attention particulière sera portée sur leurs conditions d'entretien (accessibilité, dégagements, etc...).

Le seul stationnement sur domaine public à envisager devra se situer à la rue des Musées. En effet, l'attrait touristique des trois musées, accessibles depuis cette rue, implique la nécessité d'un certain nombre de places de stationnement pour leurs visiteurs ; cette contrainte est d'autant plus forte que les cars sont assez fréquents dans ce secteur. Le projet devra donc proposer des zones d'arrêt confortables et sécurisées.

Le thème de l'éclairage public peut être développé afin de mettre en scène les divers usages possibles et de révéler les lieux par des créations d'ambiances particulières tout en accroissant la sécurité publique. Toutefois le principe doit rester économique et tenir compte des éléments existants sur l'avenue Léopold-Robert. Il respectera les valeurs d'éclairement fixées par les recommandations en vigueur (USL, BPA).

Le Plan directeur de la mobilité urbaine fixant parmi les objectifs à atteindre la création de passages publics abrités, le projet devra tenir compte de la possibilité de créer ultérieurement de tels passages, même si ceux-ci ne sont pas envisagés dans cette première étape d'aménagement.

Aucun autre édicule à vocation publique du type kiosque, stand ou autre n'est à prévoir. Seuls des éléments architecturaux du type mobilier urbain sont envisagés, notamment les couverts pour les vélos ou pour les arrêts des transports publics. La signalisation routière et informative fera également partie de la proposition.

Le projet retenu devra contenir, dans son rendu final, suffisamment d'informations sur le coût nécessaire à sa réalisation afin qu'un crédit de réalisation puisse être aussitôt demandé au législatif communal (Conseil Général)."

Nous avons indiqué dans le cahier des charges que les cheminements piétonniers couverts seraient réalisés ultérieurement. En effet, les couverts posent sous nos latitudes des problèmes de déneigement au niveau du sol et de résistance aux chutes de neige provenant des toitures.

Il s'agit donc d'un thème en soit, qui sera développé, par exemple dans le cadre d'un concours, quand nous disposerons d'une vue d'ensemble des passages à couvrir.

Les projets ont été rendus le 23 mai dernier et le 26 mai, le collège d'experts s'est réuni pour déterminer le meilleur des quatre projets. Ce collège d'experts était constitué des personnes suivantes:

- un membre du Conseil communal : M. Charles Augsburger
- deux experts extérieurs: MM. Franz Oswald (EPFZ) et Alfredo Pini (Académie d'architecture de Mendrisio)
- un représentant du Service des ponts et chaussées : M. Marcel de Montmollin
- l'urbaniste communale, Mme F. Steiger
- l'architecte communal, M. Denis Clerc
- l'ingénieur communal, M. J.-F. Pierrehumbert
- le commandant de police, M. P.-A. Gyger
- un représentant des Services industriels : M. Jean-Paul Clémence
- un représentant des TC-TRN : M. J.-M. von Kaenel
- un membre de la commission d'urbanisme: M. Stéphane Horni
- un membre de Vivre La Chaux-de-Fonds : M. Freddy von Kaenel

Description des 3 projets non retenus

Les propositions concernant l'avenue Léopold-Robert des trois projets non retenus sont brièvement décrits ci-après. Dans chacun de ces projets, les rues du Casino et des Musées sont traitées dans le même esprit et ne sont donc pas décrites.

ATESA GTU, associé à P. Studer, Transitec, Biol Conseils, M. Aurel et A. Stamm.

Ce groupe propose pour l'avenue Léopold-Robert la création d'une grande place publique englobant les deux rives de l'avenue ainsi que le trottoir central après suppression des arbres. Les espaces de circulation du trafic individuel et des transports en commun n'est pas déterminé. Des terrasses de café et un plan d'eau viennent animer l'espace, dont la limite ouest est fermée par une construction conique pyramidale en gradins destinée à faire pendant à la Grande Fontaine.

Ce projet n'a pas suscité beaucoup de discussions ; dès le départ, les experts sont tombés d'accord sur le fait qu'il ne respectait pas une des principales conditions fixées par le cahier des charges, à savoir l'éventuelle continuité des aménagements dans une phase ultérieure du projet. L'élément fort de l'identité de la ville – la rangée d'arbres – est détruit et ne laisse la place à aucune contrepartie réelle !

RWB SA, associé à Y. Salus.

Le projet de ce groupe prévoit le maintien du principe de circulation actuel, avec élargissement des trottoirs, en particulier le trottoir central, qui sont revêtus de larges dalles destinées à former le "socle" des bâtiments existants. Les entrées et les sorties de la zone de rencontre sont mises en évidence par la réalisation de dalles d'identification et de panneaux de signalisation routière. Les bandes roulantes sont ponctuées de marquage destiné à disparaître lorsque les usagés seront habitués à la zone de rencontre.

Les experts ont considéré que ce projet ne propose que des retouches de la situation actuelle ; seules de légères modifications sont envisagées pour améliorer le centre-ville.

Urbaplan, associé à AXE Architecture, GVH SA et Adequa Communication.

Le projet de ce groupe est audacieux et très travaillé. Il propose la création sur la rive nord d'une extension de la place Le Corbusier, elle-même mise à l'horizontale, englobant le trottoir central. Un large espace piéton est ainsi libéré.

En matière de trafic, le projet prévoit de faire passer le trafic individuel en bi-directionnel du côté nord de l'avenue, dans la zone de rencontre, et de réserver les voies sud aux transports publics, également en bi-directionnel.

Ces propositions, bien que très intéressants, s'apparentent plutôt à la réalisation d'une zone piétonne. Le projet n'a pas été retenu dans la mesure où il crée une inégalité entre les deux rives de l'avenue, le côté nord étant privilégié. De plus, le principe même de la zone de rencontre impliquant le maintien d'un trafic individuel, certes réduit, le double sens de ce dernier ainsi que de celui des transports en commun crée une situation difficile pour les piétons, qui doivent être attentifs à quatre flux de véhicules.

Description du projet retenu**G d'eau, Ph. Langel, associé à S. Grard, Team+, North&Robyr et Luce'ns.**

Le projet de ce groupe prévoit l'élargissement de tous les trottoirs et le maintien d'une seule bande de roulement sur chaque artère, destinée aux transports en commun et au trafic individuel. La pastille de la Grande Fontaine forme un vaste espace rattaché à l'avenue. Les trottoirs nord et sud sont séparés des bandes de roulement par une série de bornes sur lesquelles viennent s'appuyer des éléments de mobilier urbain modulables (bacs à fleur, bancs, affichage culturel, supports pour structures d'éléments de couverture.).

Ces bornes, sans rompre l'espace, sont destinées d'une part à canaliser les véhicules sur les bandes de roulement et d'autre part à signaler aux piétons la fin de l'espace totalement sécurisé.

Ce projet a donc été retenu par la majorité du groupe d'experts et par le Conseil communal comme étant celui qui répond le mieux au cahier des charges. Ce projet crée les conditions de réalisation d'une véritable zone de rencontre tout en respectant le caractère de l'avenue et la symétrie de ses deux rives.

Réorganisation des axes de trafic

Il est bien évident que la mise en place d'une zone de rencontre dans la partie est de l'avenue Léopold-Robert implique la réorganisation du réseau des rues collectrice dans l'ensemble de la ville.

Comme les bureaux mandatés ne disposaient que de trois mois pour la réalisation de leurs avant-projets, ce qui est peu pour traiter de l'ensemble des problèmes d'aménagement, le Conseil communal a décidé que la question du trafic serait traitée séparément et confiée à un groupe de travail formé des représentants du Service d'urbanisme, du commandant de police, de l'ingénieur communal, de l'ingénieure trafic de la cellule d'étude TRN-CJ, avec la charge d'étudier un nouveau réseau de rues collectrices. L'assistance de deux bureaux d'ingénieurs, l'un chargé de la modélisation des variantes et l'autre de leur analyse critique a été adjointe à ce groupe de travail "trafic".

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Modifier le statut du centre-ville en réduisant son attractivité pour le trafic individuel interne à la ville.
- Mettre en place une ceinture de contournement du centre-ville, pour le trafic pendulaire et de transit aussi bien que pour relier les quartiers entre eux.
- Eviter l'accroissement du trafic individuel dans les quartiers densément peuplés et surtout aux abords des collèges.
- Améliorer les conditions de circulation des transports en commun.

Plusieurs variantes ont été établies par le groupe de travail. La modélisation de ces variantes sur la base des comptages effectués en 2001 montrent que plusieurs solutions répondant aux objectifs ci-dessus sont réalisables. Il est en particulier possible d'éviter un transfert de charge sur la rue Numa-Droz.

Il est évident que la mise en place d'un nouveau réseau de collectrice impliquera des changements dans les habitudes et les itinéraires des automobilistes.

Il faut cependant rappeler que les objectifs du Plan directeur de la mobilité urbaine visent à opérer un double transfert modal, d'une part par l'accroissement du nombre de déplacements à pied et d'autre part par une amélioration de l'usage des transports en commun, ce qui devrait contribuer à diminuer la charge du trafic interne. Cet objectif ne pourra être atteint que par une évolution qui ne s'opérera pas sans que l'agrément et l'utilisation des espaces publics ne soient améliorés.

Gestion du stationnement

La mise en œuvre du Plan directeur de la mobilité urbaine implique aussi la gestion du stationnement sur le domaine public. Il se trouve que cette question ne se pose pas dans le cadre de l'aménagement d'une zone de rencontre sur la partie est de l'avenue Léopold-Robert, la rue du Casino et la rue des Musées, puisque dans ce secteur ne se trouvent que les places de stationnement situées à proximité du Musée international de l'horlogerie, places devant être maintenues selon le cahier des charges des bureaux mandatés.

Le Conseil communal a cependant confié aux services communaux la charge de proposer les mesures nécessaires à la gestion du stationnement. A long terme, le stationnement sur le domaine public devrait pouvoir être réduit aux abords des lieux publics très fréquentés (hôpital, Polyexpo, centre-ville) ainsi que dans la zone industrielle et compensé par des parkings de secteur de dimensions moyennes. Le stationnement individuel dans les quartiers d'habitations devrait être réorganisé, par exemple par la construction de parkings collectifs couverts dans les secteurs où les garages et places individuels sur fond privé sont en nombre insuffisant.

Pour gérer le stationnement des pendulaires (travailleurs et visiteurs des grandes manifestations), des parkings d'échanges particulièrement bien desservis par les transports en commun sont également à l'étude,

A court et moyen terme, les mesures à prendre devront viser à répondre aux besoins actuels sans contradiction avec les objectifs à long terme. Cela peut conduire à la mise en place de solutions transitoires propre à résoudre des problèmes actuels et localisés dans les secteurs les plus problématiques.

Les services ont entrepris l'inventaire de l'offre en stationnement public et privé dans la ville et établi un calendrier de travail qui devrait déboucher sur des nouvelles propositions comportant différentes variantes en fonction de la réorganisation des flux de trafic.

Autres aménagements

Le Plan directeur de la mobilité urbaine propose encore d'autres projets en plus du réaménagement du centre-ville, de la réorganisation des rues collectrices et de la gestion du stationnement. Il est donc bien évident que le présent projet n'est qu'une première étape, qui devra être suivie de bien d'autres.

Il est évident aussi que tout ne pourra se réaliser simultanément, pour des raisons de coût, de disponibilité des services et du temps indispensable à l'élaboration des projets et aux délais de procédures. Il n'est pas sûr d'ailleurs que la population souhaite "absorber" tous les changements en même temps. Cependant certains de ces projets sont urgents, d'autres souhaités par les habitants de certains quartiers ou par des associations. Les thèmes suivants sont donc également en cours d'étude :

- Un groupe de travail inter services a été créé pour mettre en place très rapidement des mesures de sécurité dans et aux abords des collèges.
- Les services communaux poursuivent la mise en place de nouvelles zones 30 dans les quartiers, dans la mesure où une majorité d'habitants le souhaite. Ainsi, des zones 30 vont prochainement être introduites dans les quartiers de l'Industrie et des Cheminots. Un modèle de "porte d'entrée" pour marquer ces zones est également à l'étude, en complément des trottoirs continus qui seront progressivement réalisés autour de toutes les zones 30 existantes et à l'étude.
- En ce qui concerne le réseau des pistes cyclables, il est bien sûr indispensable de finaliser le nouveau plan des rues collectrices avant de déterminer ce réseau. Comme sa réalisation n'engage pas de gros frais, il sera mis en place en même temps que les nouveaux itinéraires des collectrices.
- Le groupe "trafic" réfléchit, sous l'impulsion des TC, aux mesures à prendre pour améliorer les conditions de circulation des transports en commun. Les variantes concernant les collectrices ont pris en compte la carte des "points noirs" des TC et visent à les supprimer pour la plupart.

Mise en œuvre de la zone de rencontre

Nous prévoyons d'attribuer au plus vite le mandat d'exécution du projet définitif d'aménagement de la zone de rencontre et de lancer la procédure de marchés publics pour l'adjudication des travaux de réalisation.

Dans le même temps, il sera procédé au choix de la meilleure variante pour le nouveau réseau des collectrices et à la détermination des moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Cette étude sera réalisée en étroite collaboration avec les services cantonaux, en particulier le Service des ponts et chaussées.

Nous devrions ainsi être en mesure de tester pendant la durée des travaux, dès le printemps prochain, à titre d'essai, un dispositif provisoire de modification des itinéraires de transit et de liaisons entre quartiers, ainsi que de la nouvelle zone de rencontre, de manière à sélectionner la meilleure variante et à opérer les ajustements nécessaires.

Chacune des étapes de ce processus fera l'objet d'une large information du public, ainsi que nous l'avons fait, pour le présent projet, avec une séance d'information et l'exposition ouverte au public jusqu'au 27 septembre.

Descriptif du coût des travaux

Le groupe G d'eau, en collaboration avec les services communaux et SIM SA, a calculé le coût de réalisation de l'ensemble du projet. Au vu des montant annoncés, le Conseil communal a décidé de le réaliser par étapes et de mettre en œuvre en priorité l'aménagement de l'avenue Léopold-Robert. Afin d'assurer l'accessibilité du secteur aux transports en commun, au trafic individuel et aux commerces, il sera nécessaire de procéder par étapes, soit une artère de l'avenue après l'autre sur deux ans (printemps 2004 – automne 2005).

La réalisation des rues des Musées et du Casino pourra se faire en 2006. Le coût de ces travaux est actuellement évalué à environ CHF 3'000'000.- et fera l'objet d'une demande de crédit ultérieure.

Les devis ont été calculés au plus juste d'après les prix actuels des entreprises mais en garantissant un choix de matériaux de qualité et durables.

Les montants indiqués anticipent autant que possible les augmentations à venir en matière de charges sociales entre autres. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit de prix 2003 pour des travaux prévus en 2004-2005. Une réserve de 7% pour divers et imprévus doit donc être conservée à ce stade du projet.

Les honoraires des architectes, ingénieurs et autres spécialistes ont été calculés selon les normes SIA en vigueur. Ils prennent en compte, outre la mise au point du projet définitif, les soumissions et les appels d'offres selon la procédure de marchés publics, la direction générale du projet et la coordination. Les travaux plus spécifiques aux Services industriels des Montagnes neuchâteloises SA et aux Travaux publics ne donnent pas matière à honoraires pour les mandataires.

Les devis ont été établis d'une part pour les travaux d'infrastructure et de génie civil, qui devraient de toutes façons être exécutés dans un proche avenir (réfection de certaines parties de chaussées, remplacement de certaines canalisations et des arbres du trottoir central, etc.) et d'autre part pour les travaux directement liés aux aménagements de surface (aménagements urbains).

1. Travaux d'infrastructures et de génie civil

Mesures provisoires et installation de chantier	190'000.-
Travaux préparatoires et démolition	150'000.-
Travaux d'infrastructure	900'000.-
Raccordements privés au collecteur public	240'000.-
Arbres du Pod	280'000.-
Infrastructures manifestations SIM SA	150'000.-
Revêtement du sol	200'000.-
Divers et imprévus 7%	148'000.-
Honoraires ingénieur/architectes	255'000.-
Sous-total 1	2'513'000.-

2. Aménagements urbains

Mesures provisoires et installation de chantier	385'000.-
Travaux préparatoires et démolition	400'000.-
Eau Gaz Electricité SIM SA	275'000.-
Revêtement du sol	2'065'000.-
Eléments béton et pierre naturelle	580'000.-
Mobilier urbain	375'000.-
Eclairage	140'000.-
Marquage et signalisation	110'000.-
Espaces verts Gde Fontaine	140'000.-
Divers et imprévus 7%	312'000.-
Honoraires Ingénieurs/architectes	515'000.-
Honoraires Urbaniste-ingénieur trafic-Eclairagiste	90'000.-
Frais (relevés, reproduction, constats de preuves à futur	93'000.-
Sous-total 2	5'480'000.-

Total 1 et 2	7'994'000.-
---------------------	--------------------

Conclusion

Le projet de réaménagement du centre-ville, tel qu'il est défini dans le présent rapport, constitue une première étape significative, marquant la volonté de modifier profondément la façon de vivre les espaces publics.

La mise en oeuvre par étapes des autres volets du Plan directeur de la mobilité urbaine ces prochaines années constituera un élément important de l'Agenda 21 local qui vous sera présenté prochainement. La gestion du trafic et l'amélioration de la qualité de la vie touchent en effet les volets environnemental et social de l'Agenda 21 et vont véritablement dans le sens du développement durable.

La réalisation de ce projet de réaménagement du centre-ville qui constitue une première étape, contribuera de manière significative à l'amélioration de la qualité de la vie et de la convivialité dans notre ville. Son étendue et son importance marqueront la volonté de la ville de changer son image.

C'est pourquoi, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nous vous proposons d'approuver les deux arrêtés suivants :

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Arrêté no 1, Travaux d'infrastructures et de génie civil

Article premier.- Un crédit de CHF 2'513'000.- est accordé au Conseil communal pour des travaux d'infrastructure et de génie civil à l'avenue Léopold-Robert.

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires à ces investissements

Article 3.- Le Conseil communal est autorisé à procéder aux transactions immobilières découlant des travaux à effectuer.

Article 4.- Les investissements mentionnés seront amortis au taux annuel de 2,5 %.

Article 5.- Les dépenses seront comptabilisées au compte des investissements.

Article 6.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté no 2, Aménagements urbains

Article premier.- Un crédit de CHF 5'480'000.- est accordé au Conseil communal pour l'aménagement en zone de rencontre de l'avenue Léopold-Robert, du carrefour Casino-Dr.-Coullery à la Grande-Fontaine.

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires à ces investissements

Article 3.- Le Conseil communal est autorisé à procéder aux transactions immobilières découlant des travaux à effectuer.

Article 4.- Les investissements mentionnés seront amortis au taux annuel de 4 %.

Article 5.- Les dépenses seront comptabilisées au compte des investissements.

Article 6.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Président: La Secrétaire:
Chs Augsburgers C. Stähli-Wolf

Annexe :

Plans du projet G d'eau ¹

¹ Ces plans en couleur, au format A3, ont été distribués aux Conseillers généraux uniquement. Ils peuvent être consultés à la Chancellerie communale, Tour Espacité 12^e étage ; Ils feront partie de l'exposition mise en place dès le mardi 16 septembre dans les anciens locaux de l'ABM, av. L.-Robert 12