



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

à l'appui d'une demande de crédit de Fr. 373'000.-
pour la réalisation de zones 30

(du 12 mai 2004)

AU CONSEIL GENERAL

DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Depuis une dizaine d'années, la Ville de La Chaux-de-Fonds a vu fleurir de nombreuses zones à la vitesse limitée à 30 km/h (dites zones 30), le plus souvent sous l'impulsion des habitants eux-mêmes.

De plus, la création de zones 30 figure comme l'un des objectifs principaux du Plan directeur de la mobilité urbaine adopté à l'unanimité par le Conseil général en août 2002.

Le Plan directeur de la mobilité urbaine prévoit notamment de « promouvoir la modération du trafic là où c'est possible et où il y a une demande des habitants », de « sécuriser les chemins d'école et les abords des collèges » et d'« aménager des lieux de rencontre pour les habitants ».

La modération du trafic dans les quartiers résidentiels – et en d'autres endroits en ville – est un objectif primordial de la planification communale car elle permet de réduire le bruit, de rendre les routes sûres pour tous les usagers et améliore la qualité de vie en général. Cette modération du trafic contribue également au respect de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir).

À l'heure actuelle, la Ville ne compte pas moins de treize zones 30 réalisées - ou partiellement - et trois sont encore en phase d'élaboration. La liste complète de ces zones est présentée plus loin.

PRINCIPES

Jusqu'à 2001, la réalisation de zones 30 intervenait sous forme d'îlots épars au sein de la ville. Des exceptions à la règle générale du 50 km/h étaient rendues possibles par de nombreuses mesures constructives. Le principal inconvénient de cette méthode était la mauvaise lisibilité des limites de ces îlots n'incitant pas au respect des prescriptions.

En 2001, les textes législatifs traitant de la modération du trafic ont été révisés et simplifiés pour aboutir à étendre la surface des zones 30.

Cette nouvelle conception repose sur des études qui démontrent que plus les zones 30 sont étendues et plus les axes à forte circulation sont strictement définis, plus le 30 km/h est respecté sans nécessiter pour autant des mesures constructives importantes.

Le réseau des rues collectrices forme la colonne vertébrale du système de transports urbains capable d'absorber les flux quotidiens de véhicules. Ces rues doivent être prioritaires pour les automobilistes, de manière à les dissuader d'emprunter les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Le reste du réseau est composé de rues dites d'intérêt local – des rues de desserte – qui permettent une accessibilité accrue aux lieux sans toutefois générer un trafic important. Elles se prêtent souvent très bien à la réalisation de zones 30.

En matière de circulation, la modération du trafic en milieu urbain vise deux objectifs principaux, premièrement la limitation de la vitesse des véhicules dans le périmètre concerné et deuxièmement la réduction du trafic de transit parasite.

Pour limiter la vitesse, il faut créer des portes d'entrée qui agissent psychologiquement en marquant symboliquement l'entrée de la zone. D'autres mesures (stationnement alterné par exemple) sont réalisées de cas en cas pour maintenir la vitesse au niveau prescrit et créer un profil homogène de vitesse.

Pour réduire le trafic de transit, les mesures ci-dessus sont complétées si nécessaire (itinéraires en sens unique ou en boucle par exemple).

Si ces objectifs sont atteints, la modération du trafic engendre des retombées positives immédiates pour les habitants d'un quartier : sécurité accrue des usagers et notamment celle des usagers les plus vulnérables, réduction des nuisances (pollution, bruit). L'ensemble du quartier retrouve une nouvelle quiétude.

La transition entre espaces urbains de fonctions et de caractéristiques spatiales différentes se fait au moyen d'éléments de délimitation optique ou physique. Ces éléments ont pour but d'indiquer aux usagers de la route un changement du caractère de l'espace routier nécessitant une adaptation du mode de conduite (norme VSS n° 640211, 640212 et 640213).

Le passage du réseau des rues collectrices à celui des rues d'intérêt local doit être marqué significativement par différentes mesures pour capter l'attention des automobilistes afin de leur faire réduire leur vitesse. L'entrée – et la sortie – de la zone doit se faire par une porte qui peut prendre des formes différentes selon les villes et leurs conditions particulières. Pour la signalisation des portes, la plupart des villes privilégient la réduction de la largeur de la chaussée par un élément fixe (bac à fleurs ou bloc de béton) surmonté de la signalisation ad-hoc.

La règle de la priorité de droite s'applique systématiquement dans une zone 30, à moins que des raisons de sécurité routière n'exigent que la règle soit supplantée par des mesures de signalisation routière.

A l'intérieur d'une zone 30, il n'est pas prévu de passage pour piétons car le but d'une telle zone est – en autres – d'accroître la sécurité de tous les usagers. Cependant, des passages pour piétons peuvent être aménagés lorsque d'impérieuses raisons de sécurité pour les piétons l'imposent.

A La Chaux-de-Fonds, il est impossible de disposer des éléments fixes de réduction de la largeur des chaussées car ils compliquent singulièrement le déneigement. Nous nous sommes jusqu'ici bornés à indiquer les entrées des zones 30 par de la signalisation verticale et du marquage au sol.

Cette manière de faire a suscité à juste titre des réactions négatives des automobilistes, dont l'attention n'est pas suffisamment attirée par la signalisation verticale. La légalité de ces zones 30 sans portes suffisamment marquées a même été contestée par certains.

Au gré des travaux de remplacement des canalisations, la construction de quelques trottoirs continus a été réalisée pour marquer les entrées et les sorties des zones 30 existantes. Il s'est avéré que ces trottoirs constituaient des signaux efficaces pour rendre les automobilistes attentifs au changement de vitesse prescrite.

L'Office fédérale des routes a alors été consulté pour savoir si ces trottoirs continus pouvaient être considérés comme des portes au sens de l'article 5 de l'Ordonnance sur les zones 30 du 28 septembre 2001 et sa réponse a été positive. Cette mesure doit bien sûr être complétée par une signalisation dite par zone qui dicte les droits et les obligations des différents usagers de l'espace public.

ETAT DES LIEUX

Le plan intitulé « Zones 30 km/h réalisées et en projet » est annexé au présent document. Il localise les différentes zones 30 km/h situées sur le territoire communal.

Zones 30 réalisées

Zones 30	Rues ou tronçons de rues inclus	Etat	Total portes	Portes à réaliser
Avocat-Bille	Avocat-Bille, Docteur-Dubois, Célestin-Nicolet, Retraite, Creuse	réalisée	5	0
Beau-Site	Beau-Site, Jardinets, Buissons, Mont-Sagne, Eglantiers	réalisée	4	4
Bellevue	Bellevue, Côte, Docteur-Kern, Etoile, Place-d'Armes	réalisée	6	5
Collège de l'Ouest	Temple-Allemand, Progrès	réalisée	4	0
Gentianes	Gentianes, Ormes, Fantaisie	réalisée	5	2
Le Crêt-du-Loche	Le hameau du Crêt-du-Loche dans son ensemble	réalisée	3	3
Les Allées	Les Allées, Tunnels, Olives, Jonquilles, Couvent	réalisée	7	2
Place du Bois	Place du Bois	réalisée	2	0
Progrès	Progrès, Moulins, 1er-Mars, Temple-Allemand	réalisée	5	3
Reuse	Reuse, Solmont, Charles-Humbert	réalisée	3	2

Signal	Signal, Tête-de-Ran, Tourelles, Combe-Grieurin, Tilleuls, Montbrillant, Chasseron, Tir-Fédéral, Armes-Réunies	réalisée	9	9
Sophie-Mairet	Sophie-Mairet, Epargne, Arbres, Arthur-Münger, Coteau	réalisée	4	3
Total			24 portes réalisées	33 portes à réaliser

D'après le tableau ci-dessus, un constat peut être tiré ; parmi les zones 30 déjà réalisées seules quelques-unes d'entre elles bénéficient sur l'ensemble de leur périmètre d'un trottoir continu.

Les douze zones 30 ont été aménagées jusqu'ici ne comprennent pas moins de cinquante-sept portes d'entrée et de sortie, dont 24 sont déjà aménagées en trottoirs continus et 33 restent à réaliser.

Zones 30 en projet

Ces trois projets de zones 30 ont été établis à la demande de nombreux habitants. Le projet de zone 30 du quartier de l'Industrie a même fait l'objet de nombreuses séances d'un comité de quartier avec le Service d'urbanisme pour la mise au point du projet, qui comprend en plus la plantation de quelques arbres et la pose de mobilier urbain.

Zones 30	Rues ou tronçons de rues inclus	Etat	Total portes	Portes à réaliser
Chasseral	Chasseral, Printanière, Rochettes, Prévoyance, Frênes, Hêtres, Bois, Kikajons, Bassets, Lazaret	en projet	6	6
Chevreuils	Chevreuils, Chapeau-Rablé, Postiers, Recrêtes, Cheminots, Primevères, Fusion	en projet	7	7
Industrie	Industrie, Pont, Soleil, Sagnes, Terreaux, Fleurs, Moulins, Sentier, St-Hubert, Gazomètre	en projet	13	6
Total			26 portes réalisées	19 portes à réaliser

A ces zones 30 en projet il faut ajouter celle des Alérac (Cavallier-de-Paille, Arrosoir-Rouge, Sombaille), qui vient d'être réalisée mais dont le coût est intégré au crédit d'aménagement accepté par le Conseil général. D'autres demandes feront l'objet d'un examen détaillé ultérieurement.

ESTIMATION DES COÛTS DE REALISATION

Les coûts de génie civil d'un trottoir continu se montent à environ CHF 1'700.-/m² soit environ CHF 10'000.- par unité, auxquels s'ajoutent les frais de signalisation et de marquage.

Pour les zones déjà réalisées

Les coûts pour terminer la réalisation des zones déjà réalisées se répartissent de la façon suivante :

Trottoirs continus (33)	330'000.-
Divers et imprévus 5 %	16'500.-
TVA 7.6 %	26'500.-
TOTAL	373'000.-

Pour les zones projetées

Pour les zones 30 projetées, les coûts comprennent, outre la réalisation des trottoirs continus, la pose de la signalisation verticale

Trottoirs continus (19)	190'000.-
Signalisation routière (1'000.-/porte)	19'000.-
Marquage au sol	5'000.-
Main-d'œuvre (72.-/h)	7'000.-
Mobilier urbain + végétalisation	30'000.-
Divers et imprévus 5 %	11'200.-
TVA 7.6 %	16'800.-
TOTAL	279'000.-

CALENDRIER

Les travaux s'échelonnent sur trois ans, menant de front d'une part l'achèvement des trottoirs continus des zones 30 déjà réalisées et d'autre part la réalisation de celles qui sont en projet.

Travaux à entreprendre

Année	Zones en projet	Zones réalisées
2004	Industrie, Chevreuils	
2005	Chasseral	Beau-Site, Bellevue, Gentianes, Le Crêt-du-Loche,
2006		Les Allées, Progrès,
2007		Reuse, Signal

L'ensemble des travaux de construction des trottoirs continus devra être planifié d'entente entre les services communaux concernés.

CONCLUSION

Pour permettre la mise en conformité des zones 30 existantes par la construction des trottoirs continus, un crédit de CHF 373'000.- est nécessaire.

Pour la réalisation des zones 30 déjà projetées ou à venir, un poste devra être ajouté dès 2005 au budget des Travaux publics pour un montant annuel de CHF 95'000.-.

Au vu de ce qui précède, nous vous proposons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, d'accepter l'arrêté suivant :

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- Un crédit de CHF 373'000.- est accordé au Conseil communal pour la réalisation de trottoirs continus marquant les limites des zones 30.

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 %.

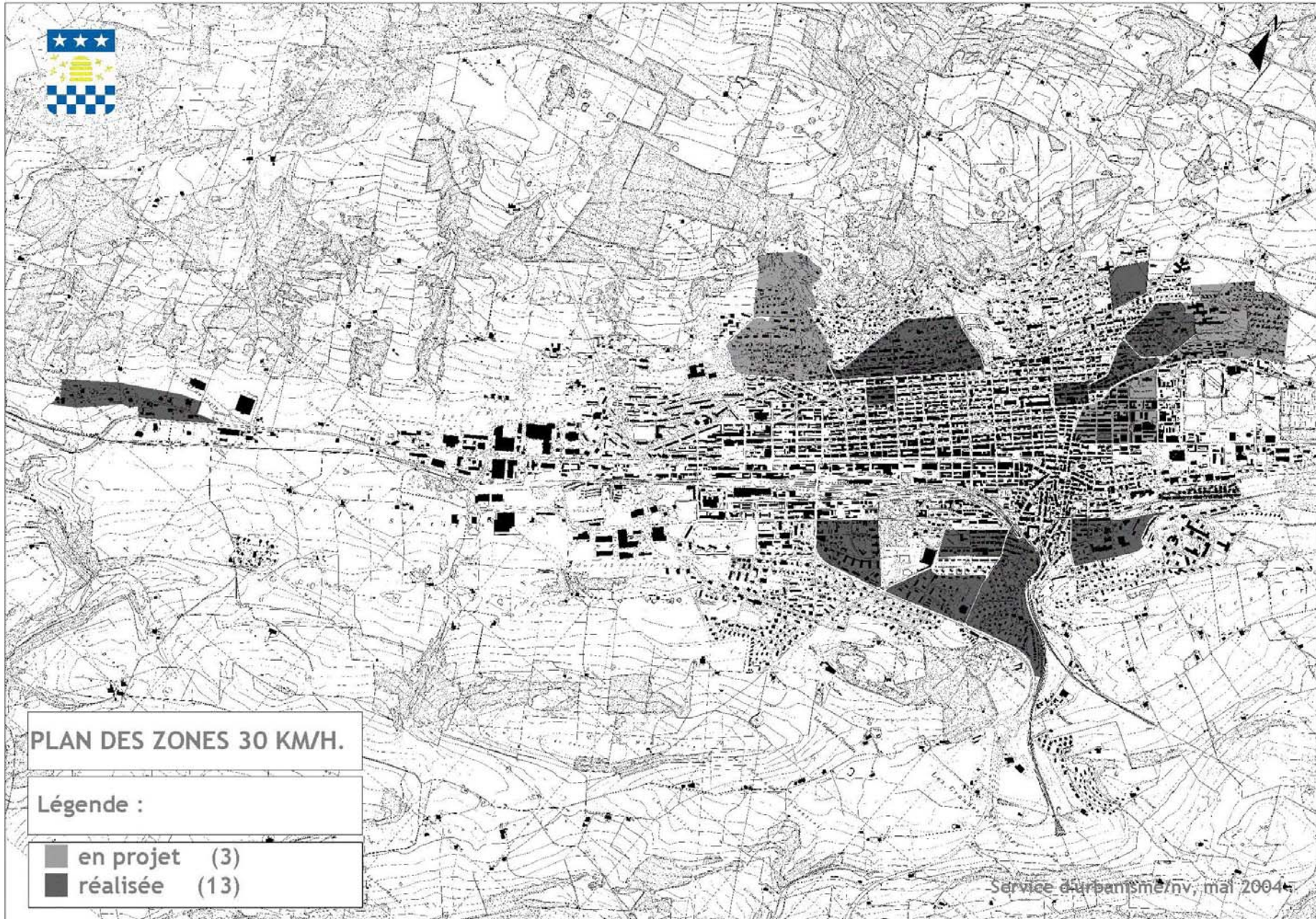
Article 5.- Les dépenses seront comptabilisées au compte des investissements.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL



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

Annexe : 1 plan « Zones 30 km/h réalisées et en projet »



PLAN DES ZONES 30 KM/H.

Légende :

-  en projet (3)
-  réalisée (13)