



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

relatif

au changement du collecteur et au réaménagement de
l'avenue Léopold-Robert entre le carrefour de la Grande-Fontaine
et le carrefour Léopold-Robert/Casino

et à l'appui

d'une demande de crédit de CHF 2'675'000.-

(du 3 mars 2008)

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

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Contexte

Au cours des quinze dernières années, la population chaux-de-fonnière a eu l'occasion, lors de deux scrutins, d'exprimer son refus de voir augmenter l'espace dédié au trafic motorisé sur l'avenue Léopold-Robert (initiative « pod à trois voies ») et son opposition à la constitution d'une zone de rencontre sur le dernier tronçon Est de cette avenue. Pour autant, la question des aménagements urbains, de la convivialité des espaces publics et des conditions d'activité du commerce indépendant sont régulièrement au centre des préoccupations exprimées par les habitants, les acteurs économiques et les visiteurs de notre Ville.

Comme vous avez certainement déjà pu le constater par l'intermédiaire de précédents rapports qui vous ont été soumis, le Conseil communal se préoccupe également de l'attractivité du centre-ville qu'il souhaite

renforcer et il envisage de saisir chaque opportunité offerte par l'ouverture de chantiers de nature technique pour redéfinir l'aménagement des espaces les plus importants des quartiers et du centre de notre ville.

Donner un nouveau visage au centre-ville, c'est améliorer son attractivité et sa convivialité dans le but d'encourager le commerce local et promouvoir un urbanisme de proximité et de réunir en un lieu clairement défini les conditions nécessaires au maintien et au développement du commerce indépendant pour créer en quelque sorte un centre-commercial à ciel ouvert.

Identifié comme véritable centre-ville par une grande majorité de la population, l'axe compris entre le bâtiment de la poste principale et la Place de l'Hôtel-de-Ville, ainsi que les espaces publics qui s'y accrochent au nord et au sud, sont l'objet des principales réflexions des services communaux.

Dans le cadre des travaux d'ID-Région, les étudiants du Lycée Blaise-Cendrars et des autres écoles supérieures de la Ville ainsi que les membres du Parlement des Jeunes ont réfléchi sur le devenir de notre ville, dressé des constats lucides sur les problèmes de cohabitation et de convivialité qu'elle connaît et ont proposé un certain nombre de projets visant à améliorer la situation.

Ces projets concernent des lieux emblématiques de la ville et sont en grande partie les mêmes que ceux qui occupent les réflexions du Conseil communal et de ses services. Il est réjouissant de constater que les jeunes, qui représentent les forces vives de demain, souhaitent s'impliquer dans la vie de leur cité et réfléchir à son avenir. Il est d'autant plus encourageant de voir que leurs analyses, parfois succinctes, rencontrent celles des Autorités, Conseil communal et Conseil général, qui visent à terme à créer un centre-ville fort, avec une image typée, tout en respectant les caractéristiques propres de l'urbanisme chaud-fonnier.

La première étape de la revitalisation du centre-ville est en cours actuellement avec le réaménagement de la Place du Marché que votre Conseil a accepté en votant les crédits ad hoc lors de sa séance du 5 juin 2007.

Poursuivant sur cette lancée, le Conseil communal vous propose aujourd'hui le réaménagement de la partie est de l'avenue Léopold-Robert – entre le Théâtre et la Grande-Fontaine – car un grand nombre d'activités commerciales et culturelles se concentrent dans cette partie du Pod et de façon à assurer la continuité avec la Place du Marché nouvellement réaménagée. Cette proposition est également liée à la planification d'un chantier, déjà annoncé lors du vote sur la zone de rencontre en 2003, et aujourd'hui indispensable pour le changement du collecteur situé sous l'artère sud de ce tronçon de l'avenue.

L'avenue Léopold-Robert – un peu d'Histoire

Après l'incendie de 1794, le village de La Chaux-de-Fonds s'est reconstitué autour de ce que l'on nomme la Croix-de-Ville, carrefour où se rejoignent les chemins qui menaient au Locle, à Valangin, en direction de l'Evêché de Bâle et vers la France.

La Grand-Rue menait directement à la Mère-Commune. Elle occupait alors ce qui est aujourd'hui l'artère sud de l'avenue Léopold-Robert, l'artère nord étant, elle, occupée par les jardins familiaux des maisons qui composaient le front nord de la rue. Elle gardera cet aspect jusque dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle environ.



La Grand-Rue vers 1850 environ, avant qu'elle ne prenne le nom, en 1862, de rue Léopold-Robert.

En lien avec l'essor de l'industrie horlogère, le village se développe, gagne des habitants et prend des airs de ville. En 1862, on rebaptise la Grand-Rue en rue Léopold-Robert.

Aux alentours de 1880, les jardins familiaux de la rue Léopold-Robert sont abandonnés et cèdent leur place à une deuxième artère. Les deux artères de la rue sont séparées par un trottoir central qui sera quelques années plus tard planté d'arbres.

A en croire les chroniques de l'époque, la plantation de la rangée d'érables sur la rue Léopold-Robert ne s'est pas faite sans soulever moult oppositions et querelles partisans, les uns prétendant que le site ne s'y prêtait pas ou que les deniers publics manquaient, les autres jurant que l'ensemble de la ville se verrait ainsi embellie.

En 1888, la Grande-Fontaine est érigée à l'extrémité est de la rue Léopold-Robert pour marquer l'arrivée de l'eau potable en ville de La Chaux-de-Fonds.



La rue Léopold-Robert avec ses deux artères et sa rangée d'arbres en 1894 (la prise de vue a été effectuée depuis l'immeuble Neuve 11).

Les éléments qui constituent l'image du Pod à laquelle nous sommes aujourd'hui habitués se sont donc mis progressivement en place, parfois non sans difficulté ni débat animé, et sont tous bien présents au tournant du XX^{ème} siècle.



La rue Léopold-Robert aux alentours de 1900, avec au premier plan le Théâtre et en arrière plan le Grand-Temple. On distingue également au centre de l'image un tramway et on devine la Grande-Fontaine.

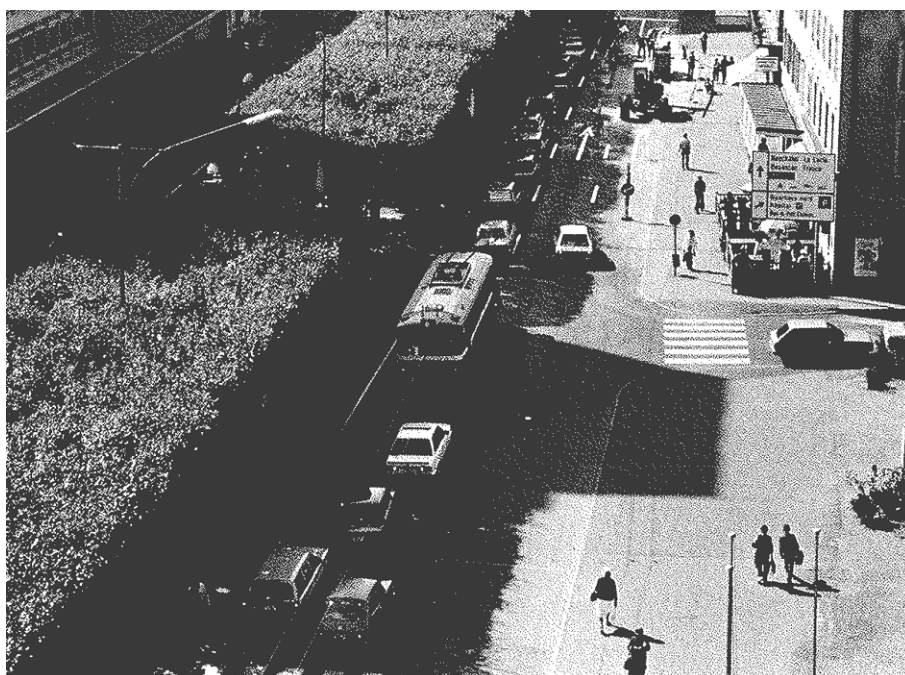
La première moitié du XX^{ème} siècle a vu apparaître bon nombre d'innovations en matière de mobilité notamment puisque les chars attelés ont progressivement côtoyé les tramways puis ceux-ci ont cédé leur place aux automobiles.

Au cours du temps, avec la démocratisation de l'automobile, les schémas de circulation (au niveau du carrefour de la Grande-Fontaine notamment) et la place relative faite aux utilisateurs de la rue ont considérablement varié, au gré des aménagements réalisés et des approches techniques en vigueur à ces différentes époques.



L'avenue Léopold-Robert vers 1950, avec au premier plan la Grande-Fontaine et la sculpture de Léon Perrin dédiée à Léopold Robert.

Les années '70, '80 et le début des années '90 ont connu tout d'abord l'avènement de l'automobile puis celui du tout voiture avec un Pod à trois voies notamment. A cette période, l'espace public n'est abordé qu'au travers d'une vision technique centrée avant tout sur la voiture. L'espace dédié aux autres utilisateurs de la rue - personnes âgées, parents avec une poussette, écoliers, cyclistes, transports en commun - consiste en espaces résiduels abandonnés ou inutilisables par les voitures.



L'avenue Léopold-Robert et la place Sans-Nom au début des années '80.



L'avenue Léopold-Robert au niveau de la place Espacité au début des années '00.

Depuis le milieu des années '90, on assiste à un changement de paradigme qui consiste non pas à mener une politique anti-voiture mais bien à rééquilibrer la part de l'espace public dédié à chaque utilisateur.

Ce changement provient de plusieurs facteurs mais notamment de l'augmentation croissante du nombre de véhicules qui, faute d'être maîtrisée, péjore d'autant la qualité de vie dans les centres urbains.

A ce sujet, il est à relever que les normes en matière de protection contre le bruit et contre la pollution de l'air sont loin d'être respectées à maints endroits en ville (cf Plan directeur de la mobilité urbaine, rapport justificatif, p. 49).

En outre, la Ville ne saurait ignorer les questions actuelles liées à la problématique du réchauffement climatique. Elle se doit donc de favoriser les déplacements par des modes de transports dits "doux" en particulier lorsqu'ils sont effectués sur de (très) courtes distances.

Or, il n'est pas aisé aujourd'hui d'être un utilisateur vulnérable de l'espace public – piétons ou cycliste – car l'espace laissé à leur disposition est souvent portion congrue, relégué à être un espace résiduel.



Les différents modes de transports en ville ; la place faite aux piétons et cycliste consiste en espaces résiduels...



...ou occupés indûment par d'autres utilisateurs.

Aujourd'hui, la réflexion autour de la conception de l'espace public s'est modifiée et tend à considérer avec une égale valeur les différents modes de déplacement.

A La Chaux-de-Fonds, cette conception s'est matérialisée sous la forme du Plan directeur de la mobilité urbaine accepté en 2002 par le Conseil général à l'unanimité. Le Conseil communal entend donc aujourd'hui suivre la voie tracée par ce document et concrétiser sa mise en œuvre par le réaménagement d'un tronçon de l'avenue Léopold-Robert.

Comme dans le cas de la place du Marché, le Service d'urbanisme et de l'environnement a saisi l'opportunité de la réfection du collecteur situé sous l'artère sud du Pod pour élaborer un projet de réaménagement. Les détails du projet sont développés par la suite.

Comme ce fut le cas pour l'évolution de l'avenue Léopold-Robert par le passé, le projet envisagé a déjà provoqué nombre de réactions. Mais le Conseil communal a mené des consultations auprès de différents groupes d'intérêts¹ et le projet qui vous est soumis ce soir est le fruit d'un travail constructif qui tient compte de la plupart des avis exprimés. Ceux-ci ont conduit à abandonner par exemple des projets prévoyant la concentration du trafic au centre de l'avenue à la place du trottoir central, la circulation des bus à contre-sens le long de ce trottoir, la prolongation de la place Espacité au Sud en empiétant sur l'avenue, ou encore, comme le suggérait une motion du Conseil général, la transformation de l'avenue en giratoire géant.

L'essentiel des remarques émises au cours de ces consultations a été intégré dans le projet et seuls restent en suspens quelques détails techniques de réalisation qui seront réglés pendant la phase de mise en œuvre du projet.

L'avenue Léopold-Robert – état du collecteur

En 2004 déjà, à l'occasion du projet de zone de rencontre accepté par le Conseil général mais refusé en votation populaire, le Conseil communal demandait un crédit pour le renouvellement du collecteur situé sous l'artère sud du Pod, tant sa vétusté ne permettait plus de garantir en tout temps l'évacuation des eaux et de se prémunir contre un éventuel affaissement de l'ouvrage.

Aujourd'hui encore plus, en vue d'assurer une bonne évacuation des eaux usées et ne pas se trouver face à une situation d'urgence en cas de problème sur le collecteur (fuite, rupture, etc.), il est nécessaire de le remplacer sur toute la longueur comprise entre le carrefour de la Grande-Fontaine et le carrefour Léopold-Robert/Casino, tant son état est préoccupant. Vieux de plus de 100 ans, le vénérable ouvrage arrive en fin d'exploitation. Sa base, totalement rongée, n'assure plus la stabilité du collecteur qui menace de s'effondrer.

¹ Ont notamment été entendus les associations ASTAG, ACS, TCS, ATE et des aménagistes, paysagistes, aussi bien de la région qu'extérieurs à celle-ci. D'une manière générale, le projet a été bien accueilli et les discussions qui sont intervenues ont été constructives.

La réparation coûtant aussi cher que la réfection complète, et vu aussi le besoin de prévoir une plus grande section pour assurer un débit suffisant des eaux en cas d'orages, nous privilégions son remplacement par un collecteur neuf identique à celui posé sur la section aval refait en 2007.

Le nouveau collecteur reprend le tracé de l'ancien – sous l'artère sud du Pod - pour venir se brancher à la hauteur du carrefour de la Grande-Fontaine sur le collecteur récemment mis en place sur la rue Jean-Paul-Zimmermann et la rue et la place du Marché. Le collecteur reste en eaux pendant la durée des travaux.

Le système d'évacuation des eaux usées est donc complété et devient plus performant. Il forme un maillon important du plan général d'évacuation des eaux et fait partie d'un ensemble cohérent.

L'avenue Léopold-Robert – les principes du projet de réaménagement (voir aussi plan annexé)

Comme explicité précédemment, par la concrétisation de ce projet, le Conseil communal poursuit plusieurs buts, à savoir d'une part le rééquilibrage de l'espace public consacré à ses différents utilisateurs et d'autre part, la réunion des conditions cadre propices au maintien et au développement du commerce de proximité au centre-ville. En l'absence, pour l'heure, de solution alternative de contournement de la Ville, le projet conserve à l'avenue Léopold-Robert son statut de principal axe Est-Ouest collectant aussi bien le trafic de transit que le trafic interne reliant les différents quartiers de la Ville.

L'évocation d'un centre-commercial à ciel ouvert n'est d'ailleurs pas anodine et repose notamment sur la création d'un centre convivial avec une image, une identité propre. La création de cette identité passe tant par le réaménagement de l'espace public que par un certain nombre d'actions ponctuelles².

Le Conseil communal s'est donné une année (entre l'abattage des érables et la décision de replantation) pour réfléchir sur le devenir de ce tronçon du Pod. Cette année a été mise à profit par les services communaux pour élaborer différentes variantes d'aménagement, dont la plupart ont été rappelées plus haut.

Après de nombreuses consultations et de mûres réflexions et pesées d'intérêts, le Conseil communal est convaincu que la rangée d'arbre du trottoir central doit être maintenue compte tenu de sa signification dans

² Si la Ville ne dispose pas à proprement parlé d'un city-manager, le Service économique dispose d'un collaborateur chargé de la promotion immobilière et des relations avec les commerçants. Cette personne développe en collaboration avec les commerçants des actions visant à renforcer l'image du centre-ville commercial. Il est ici possible de citer le travail réalisé conjointement entre la Ville, les commerçants et l'école d'Art pour la création d'un logo « centre-ville » qui sera utilisé notamment sur des sacs distribués dans les commerces et pourra être décliné en différentes autres actions.

l'imaginaire collectif, de la forte image que produit le Pod avec ses arbres et de la valeur patrimoniale que représente cette rangée.

Le projet qui vous est soumis conserve donc la rangée d'arbres sur le trottoir central de l'avenue Léopold-Robert (voir aussi plan annexé du relevé des arbres du 10 août 1999). Le trottoir conserve ses dimensions actuelles.

Le projet prévoit ensuite :

- Une voie destinée au trafic motorisé individuel sur chaque artère du Pod (larg. 3.10 m).
- Un site propre destiné aux transports publics et aux vélos (larg. 4.00 m permettant la cohabitation des deux modes de déplacement, solution agréée par les TRN pour ce tronçon).
- La création d'un giratoire (diam. environ 28.00 m) à l'extrémité est du Pod pour réguler et assurer une meilleure fluidité du trafic qu'aujourd'hui. Cet aménagement assurera aussi une meilleure réintroduction des véhicules provenant du parking Espacité dans le trafic en direction de l'Ouest comme de l'Est et libérera ainsi la place et la rue du marché de l'accumulation des véhicules qu'elles connaissent aujourd'hui. Il est indispensable tant que la question du trafic des rues Neuve – Balance ne peut pas être réglée par un itinéraire de contournement Est de la ville. La géométrie du giratoire est un choix délibéré car elle permet au giratoire de mieux s'inscrire dans la trame régulière des rues de la ville et constitue un meilleur lien entre l'esplanade de la grande fontaine et le trottoir central. Elle permet à tous types de véhicules d'effectuer les mouvements souhaités.
- Modification de la géométrie de l'extrémité est du trottoir central (et déplacement de quelques mètres de la statue de Léon Perrin) et du parvis de la Grande-Fontaine pour permettre la création du giratoire
- La réalisation d'une surélévation de la chaussée au niveau de la Grande-Fontaine de manière à rester sur un seul niveau entre la place de la Carmagnole, la place du Marché et le Pod.
- L'élargissement des trottoirs nord et sud du Pod pour dégager les façades des bâtiments et permettre de mettre à profit les espaces supplémentaires pour les terrasses, les devantures de magasins et la création de quelques places de stationnement de courte durée destinées à desservir les commerces alentours (devant le kiosque et devant la billetterie de l'Heure bleue).
- La réalisation d'un rehaussement au sud de la place Espacité de manière à ouvrir l'esplanade et à permettre une traversée améliorée pour les piétons (qui n'auront plus que deux voies de circulation à traverser, soit un gain en terme de sécurité).
- La création de bandes non continues de verdure le long des trottoirs latéraux de manière à animer l'espace et à séparer plus clairement les espaces piétonniers de ceux dédiés au trafic ou au

stationnement. De cas en cas, ces bandes vertes peuvent être remplacées par des éléments de mobilier urbain.

- La mise en place d'un balisage lumineux destiné aux piétons et de mobilier urbain pour agrémenter l'espace.
- Prolongement des infrastructures liées aux manifestations sur le Pod (notamment alimentation électrique pour la Braderie).
- Du stationnement à durée limitée sera instauré sur le début rues transversales situées au sud du Pod, ce qui aura pour effet d'augmenter le taux de rotation des places de stationnement et améliorera ainsi les possibilités de parcage aux abords des commerces de détails du centre-ville.

Trafic

D'après une note technique du bureau d'ingénieurs RGR annexée au présent rapport, le projet présenté est parfaitement compatible avec le système de circulation et les charges de trafic actuelles et futures au centre-ville de La Chaux-de-Fonds.

La réalisation d'un giratoire à l'extrémité est du Pod réduit l'effet d'encolonnement aux abords des feux assurant ainsi une meilleure fluidité du trafic (à l'image d'une fermeture éclair). A en croire le point 6 de la note technique, le giratoire, tel qu'il est prévu, comporte aux heures les plus chargées une réserve de capacité estimée à 110 véhicules (entrée depuis l'extrémité est du Pod) et 300 véhicules (entrée depuis l'extrémité ouest de la rue Neuve), situation jugée relativement satisfaisante. Sur la branche la plus critique (entrée depuis l'extrémité est du Pod), la longueur moyenne des files d'attente sera de cinq véhicules alors qu'elle ne le sera que de deux à l'entrée depuis la rue Neuve.

La désactivation de la signalisation lumineuse des passages piétons de la Grande-Fontaine améliore la qualité des traversées piétonnes car les passants n'auront plus à attendre de longues minutes avant de pouvoir s'engager pour rejoindre l'autre côté de la chaussée.

La note technique préconise de n'avoir au niveau de la Grande-Fontaine qu'une seule voie de circulation de manière à créer des conditions idéales pour les traversées des piétons.

Toutefois, après une pesée d'intérêts, le Conseil communal est d'avis que le rétrécissement à 2 voies de circulation sur chaque artère reste favorable à la sécurité des piétons et à la fluidité du trafic (le temps de traversée étant raccourci pour les piétons, les véhicules attendent moins longtemps et s'alternent avec une meilleure fréquence avec le passage des piétons).

Le risque pour les piétons qui traversent, lié à la coexistence de deux voies de circulation contiguës dans le même sens tant sur l'artère nord

que sur l'artère sud du Pod (devant Espacité et au niveau de la Grande-Fontaine), lorsqu'une seule file de véhicule est à l'arrêt est réduit par rapport à la situation qui prévaut aujourd'hui sur le passage devant Espacité, car la vitesse des véhicules sera également régulée par la réalisation de seuils. La sécurité des piétons est donc améliorée.

N'envisager qu'une seule voie de circulation n'est pas une solution à laquelle le Conseil communal peut se rallier car elle péjorerait par trop la circulation des transports publics (qui disposent dans le projet d'un site propre) et du trafic motorisé individuel.

Calendrier des travaux

D'après le calendrier 2008 des travaux sur les infrastructures coordonné entre le Service d'urbanisme et de l'environnement, les Travaux publics et Vitéos SA, le chantier de réaménagement du Pod se déroulera en deux phases distinctes.

La première est liée à la fin des travaux de réaménagement de la rue Jean-Paul-Zimmermann et de l'introduction de la circulation au niveau du carrefour de la Grande-Fontaine et doit avoir lieu entre mai et juin 2008.

La seconde porte sur le changement du collecteur et l'élargissement des trottoirs et va se dérouler entre le début de l'été et le milieu de l'automne 2008 de manière à minimiser les inconvénients dus au chantier.

Coûts

Les coûts inhérents aux travaux de réaménagement de l'avenue Léopold-Robert entre le carrefour de la Grande-Fontaine et le carrefour Léopold-Robert/Casino se décomposent en deux parties distinctes, d'une part les travaux souterrains sur le collecteur et d'autre part les travaux d'aménagements de surfaces qui comprennent notamment la création d'un giratoire ainsi qu'un léger élargissement des trottoirs.

Infrastructures

Changement du collecteur	CHF	1'400'000.00
Réseau eau (renforcement conduites) ³	CHF	50'000.00
TOTAL infrastructures		1'450'000.00

Réaménagement

Réaménagement	CHF	1'100'000.00
Mobilier urbain +végétalisation	CHF	100'000.00
Signalisation routière	CHF	25'000.00
TOTAL réaménagement		1'225'000.00

TOTAL faisant l'objet de la demande de crédit **CHF 2'675'000.00**

³ Le renforcement des réseaux est nécessaire du fait du déplacement des voies de circulation, en particulier des voies réservées aux bus.

Viteos profitera de ce chantier pour compléter les infrastructures « Braderie » et procéder à des ajustements ponctuels de ses réseaux. Les charges liées à l'éclairage public seront additionnées aux coûts du mandat de prestation produit pour la Ville.

Quant aux montants nécessaires au remplacement des arbres, ils ont été budgétés dans les crédits spéciaux et ne sont donc pas compris dans la présente demande de crédit.

Conséquences sur les finances

	Montant des investissements	Taux d'amortissement (en %)	Montant de l'amortissement (en CHF)	Taux d'intérêts (en %)	Montant de l'intérêt calculé sur la moitié de l'investissement (en CHF)	Charge financière annuelle totale (en CHF)
Infrastructures						
Changement du collecteur	1'400'000.00	Investissements dont les coûts sont financés par la taxe d'épuration, ne sont pas à la charge de la Ville				
Réseau eau (renforcement conduites)	50'000.00	5	2'500.00	3.5	875.00	3'375.00
Total infrastructures	1'450'000.00		2'500.00		875.00	3'375.00
Réaménagement						
Réaménagement Mobilier urbain + végétalisation	1'100'000.00	5	55'000.00	3.5	19'250.00	74'250.00
Signalisation routière	100'000.00	10	10'000.00	3.5	1'750.00	11'750.00
Signalisation routière	25'000.00	10	2'500.00	3.5	437.50	2'937.50
Total réaménagement	1'225'000.00	5.5 (taux moyen)	67'500.00		21'437.50	88'937.50
TOTAL	2'675'000.00		70'000.00		22'312.50	92'312.50

Les travaux susmentionnés figurent au budget 2008 des crédits à solliciter pour respectivement CHF 1'500'000.- aux travaux publics (changement du collecteur) et CHF 1'000'000.- au service d'urbanisme et de l'environnement (réaménagement de surface). La charge d'intérêts relative à ces montants est déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement a été inclus dans le budget. Le léger dépassement par rapport aux estimations budgétaires est notamment lié à la signalisation et au choix définitif concernant l'éclairage, le mobilier urbain et la végétalisation. Le montant qui sera prix en charge par la taxe d'épuration se monte 1.51cts/m³.

Conséquences sur les ressources humaines

Les travaux de génie civil ne pouvant être effectués par les services de la Ville, ceux-ci seront confiés à une entreprise spécialisée. Aucune conséquence sur les ressources humaines n'est donc à prévoir.

Rapprochement et collaborations avec Le Locle

Néant.

Éléments relatifs au développement durable

L'impact du projet sur le développement durable est positif puisqu'il entend améliorer la qualité de vie et la convivialité au centre-ville et par-là dynamiser le commerce local.

De plus, les aménagements envisagés doivent permettre de donner plus d'espace aux piétons, cyclistes et transports publics, conformément au plan directeur de la mobilité urbaine.

Classement de motion

Motion de M. Pierre-André Rohrbach et consorts (groupes libéral et radical)

Dessine-moi un centre-ville, proposition du CC, le 20.01.06, alternative « giratoire géant au Pod » le 04.03.06, proposition d'habitants de la ville.

Le vendredi 20.01.06, un article de l'impartial nous informait des intentions du Conseil communal concernant un nouveau plan de circulation, de faire tourner les bus dans le sens inverse de la circulation sur le Pod et de l'aménagement de la place du marché et alentours.

Suite à cet article, plusieurs citoyens nous ont contactés afin de nous faire part de leur étonnement que le Conseil communal revienne avec des propositions qui ne répondent pas aux questions posées lors de l'échec de la zone de rencontre. Après discussion, nous leur avons proposé de nous faire part de leurs objections et surtout de nous proposer une autre approche afin de présenter un projet qui pourrait rencontrer l'approbation d'une grande partie de la population à moindre frais pour la population vu l'état de nos finances. Quelques pistes proposées par le Conseil communal dans l'article du 20.01.06 pourraient être compatibles avec le projet qui nous fut présenté et le samedi 04.03.06 ; l'article paru dans l'impartial donnait connaissance de la proposition d'un groupement de citoyens.

Les buts du projet que nous présentons sont les suivants :

- 1. Fluidité du trafic optimisée.*
- 2. Plate-forme des bus actuelle supprimée et déplacée devant la poste et devant la confiserie.*
- 3. Des navettes de bus gratuites ou payantes sur toute la longueur du giratoire géant, ceci afin que les*

- commerces placés depuis la grande fontaine jusqu'au giratoire de la Coop soient sur le même pied d'égalité.*
4. *L'accès aux parkings couverts facilités et proche des arrêts des navettes.*
 5. *Voies de bus prioritaires, SIS -> efficacité renforcée.*
 6. *Possibilité de créer une commission.*
 7. *Coûts d'entretien des feux qui pourraient rester fortement réduits.*
 8. *Sécurité des piétons renforcée car plus besoin de traverser la route aussi souvent.*
 9. *Possibilité de faire une piste cyclable sur toute la longueur du tronçon.*
 10. *Ne pas déplacer le trafic routier devant les collègues (Rue Numa-Droz).*
 11. *Déneigement des trottoirs devant les commerces du Pod (coûts réduits par rapport à la proposition du CC).*
 12. *Possibilité de faire un circuit de navette desservant les musées, la bibliothèque et le Bois du Petit Château-*
 13. *Laisse la possibilité d'aménager la place du marché avec une plus grande flexibilité.*
 14. *Mise à l'essai rapide et à moindre frais.*

Nous demandons au CC d'étudier la possibilité d'accepter ces propositions étant donné qu'elles apportent une approche différente afin de régler le problème des commerçants du Pod (stationnement), des cyclistes, des piétons (sécurité), des bus (supprimer la plate-forme actuelle -> gain de temps), etc.

Nous prions le CC d'accepter cette motion et la clause d'urgence afin de trouver un consensus au plan de circulation et de l'aménagement du Pod. Le groupe de travail qui propose ce projet se tient à votre entière disposition pour tout complément d'information et souhaite vivement que le dialogue soit établi.

La motion a été acceptée tacitement. En proposant l'acceptation de la motion, le Conseil communal avait d'emblée annoncé qu'il n'envisageait pas de mandater d'importantes et coûteuses études de trafic et que son acceptation était à comprendre comme une acceptation pour étude, sans qu'elle n'anticipe sur les conclusions qu'en tirerait l'exécutif.

Avec le projet présenté, le Conseil communal pense répondre à une partie des objectifs des motionnaires, en particulier ceux d'assurer la fluidité du trafic sur l'avenue tout en assurant une meilleure sécurité pour les cyclistes et les piétons et en évitant un report du trafic sur les axes situés

à proximité des collèges. Les questions relatives au déneigement des trottoirs sont également résolues à satisfaction. L'objectif d'un coût raisonnable est également atteint du fait de la conjonction des travaux avec ceux relatifs au changement du collecteur.

Le Conseil communal a par contre dû renoncer au déplacement de la plateforme des bus devant la poste, solution qu'il avait lui-même envisagée dans un premier temps. A l'appui de ce choix ont notamment été retenues les difficultés de gestion du trafic devant la poste principale, l'absence de visibilité des bus pour les voyageurs sortant de la gare et la distance à parcourir pour passer des trains aux bus. En outre, le choix a été fait lors de la définition du mandat de réaménagement de la place de la gare de conserver son rôle d'interface entre les différents modes de transports, d'autres places pouvant jouer d'autres rôles en ville.

La transformation de l'avenue en une forme de grand giratoire a également dû être écartée dans la mesure où elle aurait conduit à un fort accroissement de la circulation sur le Pod, les traversées nord-sud devenant impossibles sans conduire les automobilistes à emprunter l'avenue sur un long tronçon. Le risque de saturation de l'avenue aux heures de pointe, tel qu'il est apparu lors des études menées en lien avec le plan spécial « Le Corbusier » en aurait été aggravé. A titre anecdotique, on relèvera en outre que ce schéma aurait conduit à une orientation différenciée de la clientèle sur les deux grands centres commerciaux, les quartiers nord étant systématiquement dirigés vers le centre des Entilles alors que les quartiers sud auraient systématiquement été orientés vers le centre Métropole.

Quant aux questions liées à l'organisation des parkings couverts et à la gratuité des transports publics, le Conseil communal considère qu'elles doivent faire l'objet de réflexions séparées et que le projet présenté dans le présent rapport ne péjore en rien de telles réflexions.

Commissions consultées

Commission d'urbanisme : le préavis est positif, avec le regret que la circulation autour de la grande fontaine ne puisse être supprimée et en demandant que l'aménagement des trottoirs élargis fasse l'objet d'une étude ultérieure.

Commission des infrastructures : la partie technique du projet lui sera soumise le 3 mars 2008.

Commission économique : consultée sur une première variante du projet, la commission a donné un préavis positif. Le projet définitif lui sera soumis le 10 mars 2008.

Conclusion

Compte tenu des éléments présentés précédemment et en particulier :

- de l'impact attendu sur l'attractivité et la convivialité du centre-ville,
- de l'amélioration de la situation pour les cyclistes et les piétons,
- des solutions pragmatiques envisagées en matière de stationnement de courte durée,
- des garanties apportées quant à la fluidité de la circulation – des transports publics comme des véhicules privés,
- du respect des caractéristiques urbanistiques de la ville et de l'avenue Léopold-Robert,
- et du coût raisonnable du projet,

le Conseil communal considère que l'opportunité de réaménager le dernier tronçon de l'avenue Léopold-Robert à l'occasion du changement – désormais impératif – du collecteur doit être saisie et vous invite, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à classer la motion ci-dessus et à adopter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

Le chancelier
Sylvain Jaquenoud

Annexes :

- plan du projet
- plan du relevé des arbres
- note technique du bureau d'Ingénieurs trafic RGR (document séparé)

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 2'675'000.- est accordé au Conseil communal pour les travaux de changement du collecteur et le réaménagement de l'avenue Léopold-Robert entre le carrefour de la Grande-Fontaine et le carrefour Léopold-Robert/Casino. Celui-ci comprend pour CHF 1'450'000.- d'investissements liés aux infrastructures (changement du collecteur financé par la taxe d'épuration, travaux sur les réseaux) et pour CHF 1'225'000.- d'investissements à la charge de la Ville pour le réaménagement proprement dit du site.

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements.

Article 3.- Les investissements à la charge de la Ville, soit CHF 1'225'000.- seront amortis au taux annuel moyen de 5.5 %.

Article 4.- Les investissements financés par la taxe d'épuration, soit CHF 1'450'000.00 seront amortis au taux annuel moyen de 2.5 %.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente
Katia Babey Falce

Le secrétaire
Pierre-André Monnard

Annexe : plan du projet (le plan en couleur est consultable sur le site Internet de la Ville ou au Service d'urbanisme et de l'environnement, pass. Léopold-Robert 3).



Annexe : plan du relevé des arbres du 10 août 1999

