



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

à l'appui d'une demande de crédit de Fr. 3'700'000.-- TTC
pour l'aménagement du réseau routier communal
(rue Louis-Joseph-Chevrolet et rue des Crêtets)
entre le giratoire de la Combe-à-l'Ours et la rue de Morgarten
et la construction d'un parking sur le terrain du "Paddock"

(du 15 mars 2004)

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

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Préambule

Dans sa séance du 20 mai 2003, votre Conseil a refusé la demande de crédit de Fr. 3'918'000.- TTC destinée à l'aménagement du réseau routier communal entre le giratoire de la Combe-à-l'Ours et la rue Morgarten ainsi qu'à la construction d'un parking sur le terrain du « Paddock ».

Suite à ce refus, il a été décidé de se laisser le temps de la réflexion mais aussi de voir comment évoluait le dossier de la H20 ; en particulier la première étape de ce projet entre le Haut-du-Crêt et le giratoire de la Combe-à-l'Ours ainsi que l'aménagement du carrefour Crêtets-Liberté.

Plusieurs mois ont passé sans évolution notable du dossier H20 sur le plan technique en tous les cas. Il s'avère cependant que les travaux entre le Haut-du-Crêt et le giratoire de la Combe-à-l'Ours vont débuter au mois d'avril. Par ailleurs, le giratoire Crêtets-Liberté sera mis à l'enquête prochainement en vue d'une réalisation en 2004-2005.

Cela étant, suite au refus du rapport du 2 mai 2003, nous avons procédé à l'examen de toutes les questions et objections des membres de votre

Conseil qui ont conduit à son rejet et tenté d'en faire la synthèse. Cela s'est avéré impossible tant les demandes étaient extrêmement diversifiées, voire contradictoires.

Nous avons donc jugé que les motifs qui nous avaient amenés à présenter cette demande de crédit avaient été mal compris et peut-être mal étayés car nous persistons à penser que le projet présenté est à même de résoudre les problèmes qui vont se poser avec l'ouverture de la première étape de la H20 à fin 2005 et même qu'il est impératif de prévoir ces aménagements.

Nous allons donc expliciter les points cruciaux de ce projet en tentant de répondre aux nombreuses interrogations des membres de votre Conseil et en présentant les modifications apportées au projet initial.

Nous avons toutefois pris le parti de ne pas traiter les questions qui, à notre avis, sortent du cadre de ce rapport, en particulier le problème du report modal et de la création d'un métro sur site CFF et CJ. Il en est de même pour la création de parkings d'échange, pour lesquels un groupe d'étude a été formé.

Justification du projet

1. SERVICE D'INTERVENTION ET DE SECOURS (SIS)

La situation actuelle est la suivante : lors des interventions du SIS, la sortie des véhicules de la caserne de l'Hôtel-de-Ville est protégée par le système de signalisation lumineuse. Toutes les transversales antagonistes sont bloquées par mise au rouge sur le parcours déterminé par le lieu de l'intervention et la voie des véhicules libérée par mise au vert sur son tracé. Cela permet notamment de parvenir rapidement à la rue Fritz-Courvoiser, à la rue du Versoix, à l'avenue Léopold-Robert et à la rue du Grenier, soit aux 4 points cardinaux. Les sirènes des véhicules suffisent alors à assurer leur passage dans les rues à circulation moins importante. On constate donc, contrairement à ce qu'affirmait un Conseiller général, que les véhicules du SIS ne se jettent pas dans le trafic de la rue de l'Hôtel-de-Ville puisque ce trafic a été « supprimé » par blocage aux entrées et libération à l'avant des parcours du SIS.

Pour que les véhicules du SIS puissent progresser aussi rapidement que souhaitable, il faut que d'une part la voie soit libre devant eux et d'autre part qu'elle soit suffisamment large ; c'est le cas sur la rue de la Balance et la rue Neuve où aucun trafic ne subsiste ainsi que sur l'avenue Léopold-Robert où deux, voire trois voies permettent à la limite de se faufiler entre les véhicules plus lents.

Or, que se passera-t-il si aucun des aménagements proposés dans notre précédent rapport n'est réalisé ?

La protection de la sortie des véhicules du SIS sur Louis-Joseph-Chevrolet par l'installation d'une signalisation lumineuse n'a pas été contestée.

Les problèmes se poseront une fois les véhicules d'intervention insérés dans les courants de la circulation. Si le gabarit actuel de la route est conservé et qu'il n'y a aucune signalisation lumineuse dans les carrefours critiques, permettant à la fois de bloquer les circulations antagonistes et de libérer les parcours prioritaires, les véhicules du SIS seront contraints, soit de suivre le flux de circulation, soit de circuler à contre-sens dans un trafic souvent important. Ils seront donc obligés de le faire à très faible vitesse.

Le projet soumis à votre approbation a, sur ce point en particulier, été soigneusement étudié. En direction Ouest, la piste bus pourra être empruntée par les véhicules d'intervention qui auront voie libre jusqu'au giratoire de la Combe-à-l'Ours. De là, ils pourront poursuivre leur route jusqu'au Crêt-du-Loche ou au Loche par la nouvelle H20, la traversée du giratoire ne devant pas poser de problème; en direction du giratoire du Grillon et dans celui-ci, le parcours des véhicules du SIS sera libéré par le système de signalisation lumineuse du giratoire qui bloquera les courants antagonistes.

En direction de la Ville, les véhicules auront à leur disposition la voie de droite, pour autant qu'elle soit libre et la voie centrale qui permettra d'effectuer des dépassements si nécessaire et ceci jusqu'au carrefour Morgarten, la traversée du giratoire de Polyexpo ne posant pas de problème pour autant qu'il soit construit avec deux voies de circulation.

Au-delà du carrefour Morgarten et jusqu'au futur giratoire Crêtets-Liberté, le parcours devant les véhicules du SIS sera libéré par le système de signalisation lumineuse prévu dans le projet des Ponts et chaussées. Il en sera de même pour la descente sur le Grand-Pont et l'insertion dans l'avenue Léopold-Robert. La rue des Crêtets, en Est du giratoire, ne posera également pas de problème.

On retrouvera donc ainsi le pendant de la situation actuelle avec la nouvelle caserne du SIS. Il nous apparaît par ailleurs d'une logique élémentaire d'assurer aux véhicules du SIS un accès rapide aux lieux d'intervention et cela en toutes circonstances.

Il aurait été tout de même paradoxal de construire une nouvelle caserne avec toutes les commodités d'usage et de ne pas assurer les meilleures conditions de circulation possibles à leurs véhicules.

Ajoutons enfin qu'il est impératif que même en cas de travaux sur Louis-Joseph-Chevrolet, la circulation des véhicules du SIS soit assurée en toutes circonstances. Là encore, seule une route à trois voies le permettra.

2. TRANSPORTS EN COMMUN (TC)

Afin de favoriser les transports publics, plusieurs moyens sont à disposition : la création de sites propres, la priorité accordée par les feux et les voies réservées. Pour les bus et trolleybus, seuls les deux derniers sont applicables et appliqués pratiquement partout où cela est possible en Ville de La Chaux-de-Fonds.

Pour les voies réservées, une condition est impérative, il faut que la chaussée soit à trois voies pour une voie bus et quatre voies pour deux voies bus, sauf pour les rues en sens unique (exemple rue du Dr-Coullery).

Depuis longtemps, les TC-TRN sont pénalisés par les bouchons sur le boulevard des Eplatures et une voie bus serait à cet endroit d'une grande utilité et ce jusqu'au Haut-du-Crêt. Malheureusement, l'espace disponible rend l'aménagement d'une voie bus impossible sans augmentation du gabarit de la chaussée. Par contre, avec la réalisation de la première étape de la H20 et l'aménagement de la rue Louis-Joseph-Chevrolet, le trafic devrait être plus fluide sur le boulevard des Eplatures jusqu'au giratoire du Grillon, voire réservé au trafic local, aux transports publics et aux cyclistes entre ce giratoire et le Haut-du-Crêt avec réaménagement de ce secteur.

Par contre, sur la rue Louis-Joseph-Chevrolet, il nous apparaît judicieux d'attribuer la voie de droite entre la caserne du SIS et le giratoire de la Combe-à-l'Ours aux bus du fait que l'élargissement de cette rue est indispensable au bon fonctionnement des activités du SIS.

Pour le tronçon entre Morgarten et la caserne du SIS, il n'est pas envisageable de réserver une voie pour les bus et ceci en raison des refuges pour piétons situés dans la voie mixte et qui sont indispensables pour assurer leur sécurité. La mise à trois voies de ce tronçon de la rue Louis-Joseph-Chevrolet contribuera cependant à fluidifier le trafic et sera en conséquence favorable aux transports publics.

3. Feux dans les giratoires

Contrairement à ce qu'affirmait un Conseiller général dans son intervention, nous n'innovons pas en préconisant l'installation d'une signalisation lumineuse dans deux giratoires, Grillon et Crêtets-Liberté. En effet, pour le constater, il n'est pas besoin de se déplacer très loin, soit à St-Blaise où un giratoire est équipé de feux pour favoriser la sortie des véhicules des TN ou à Lausanne, où de tels dispositifs à l'usage des piétons ont été mis en place afin d'assurer leur sécurité dans les traversées des bretelles d'accès à deux voies.

Les feux que nous vous proposons d'installer auront donc deux fonctions :

La première est d'assurer la voie libre aux véhicules du SIS comme nous l'avons explicité ci-dessus et la seconde, d'assurer la sécurité des piétons qui actionneront les feux à la demande afin de ne pas entraver de manière excessive le trafic automobile. Ce souci d'assurer la sécurité des piétons est par ailleurs l'argument avancé par le Service des Ponts et chaussées de l'Etat dans la dernière variante du projet de giratoire Crêtets-Liberté qui sera mis à l'enquête publique prochainement.

Nous pensons donc qu'il s'agit d'un bon compromis qui n'avantage pas excessivement le trafic automobile par rapport aux piétons et qui se combine bien avec les nécessités d'assurer en toutes circonstances des passages sécurisés aux véhicules du SIS.

4. Piétons et cyclistes

Il a été reproché au Conseil communal de ne pas s'être préoccupé des cyclistes dans le projet présenté. Il est vrai qu'aucun aménagement spécifique n'était prévu et deux raisons peuvent être évoquées sans pour autant excuser d'avoir passé sous silence ce problème ; l'absence d'un concept général de la circulation des cyclistes en Ville de La Chaux-de-Fonds et le nombre relativement faible de cyclistes sur les rues touchées par l'aménagement, l'un et l'autre étant par ailleurs liés.

Cela étant, si l'on veut favoriser l'usage du vélo tout en assurant la sécurité des cyclistes et cela à fortiori sur une route à fort trafic où, malgré la limitation à 50km/h, la vitesse de certains véhicules à moteur risque d'être plus élevée, il est important d'avoir des voies cyclables suffisamment larges, soit environ 1,50m. dans un tel cas selon les normes de l'Union suisse des professionnels de la route.

Le marquage des voies cyclables doit impérativement se faire en dehors des voies de circulation des véhicules à moteur et impliquent donc d'augmenter la largeur de la route ou de supprimer une des trois voies prévues dans notre projet, ce qui, comme nous l'avons démontré, pénaliserait d'une manière inacceptable les véhicules d'intervention du SIS.

Pour résoudre le problème, et comme cela avait été évoqué lors du débat de mai 2003, il est possible d'envisager, sur les trottoirs existants et à construire, des pistes cyclables mixtes pour deux roues légers et piétons.

Cette solution pourrait être adoptée depuis la rue Morgarten au giratoire de la Combe-à-l'Ours, moyennant des aménagements de minime importance au giratoire de Polyexpo notamment.

Le trottoir existant côté Sud de la rue Louis-Joseph-Chevrolet a une largeur de 3,0m. entre Morgarten et le giratoire de Polyexpo puis de 4,0m. jusqu'au giratoire de la Combe-à-l'Ours.

Il permettrait sans problème de faire coexister les piétons et les cyclistes dans le sens Ouest-Est.

Pour le sens Est-Ouest, le problème se complique du fait de l'impossibilité de construire un trottoir entre Morgarten et le Musée Paysan, ce qui implique que les cyclistes devront sur ce tronçon, rester sur la route. Il peut alors être envisagé, malgré la largeur réduite du trottoir projeté, soit 2,50m., de grouper piétons et cyclistes sur celui-ci. Cela implique cependant la nécessité de construire un nouveau trottoir jusqu'au giratoire de la Combe-à-l'Ours ainsi que cela était prévu dans notre premier projet. Il faut relever toutefois que la largeur de 2,50m. ne permet que difficilement la présence côte à côte de deux piétons et d'un cycliste, les largeurs nécessaires recommandées étant de 0,80m. à 1,20m. pour les piétons et de min 1,20m. pour les cyclistes.

Au vu du trafic relativement faible des uns et des autres dans cette zone, une telle solution nous paraît cependant acceptable.

Il nous a aussi été reproché de ne pas avoir été attentifs à la sécurité des piétons, en particulier au carrefour Morgarten-Crêtets. Cela n'est à notre avis pas justifié et nous allons le démontrer.

Au giratoire de la Combe-à-l'Ours, les piétons peuvent traverser la rue Louis-Joseph-Chevrolet en deux fois, un îlot séparateur de trafic entre les voies d'entrée et de sortie du giratoire étant aménagé et ayant qualité de refuge. Entre ce point et l'accès à la caserne du SIS, il n'est pas prévu de passage pour les piétons, le besoin n'étant actuellement pas avéré. Au droit de la caserne du SIS, un passage est prévu sans îlot séparateur de trafic au vu là aussi du faible trafic piétons. La création d'un tel îlot serait cependant envisageable, tout comme cela le serait aussi si la nécessité de créer des passages pour piétons entre l'accès à la caserne du SIS et le giratoire de la Combe-à-l'Ours se faisait jour à l'avenir. La construction de tels îlots impliquerait cependant un léger élargissement local de la chaussée côté Sud. Entre la nouvelle route d'accès à Précimet et au bâtiment du SIS et le giratoire de Polyexpo, deux passages avec îlots séparateurs sont prévus car, à cet endroit, le trafic piétons est plus important.

Deux autres passages avec îlots séparateurs sont enfin prévus en Est du futur giratoire de Polyexpo et pour une liaison Polyexpo – arrêt de bus – Musée Paysan qui améliore la situation actuelle, pas vraiment satisfaisante.

Incontestablement, le problème le plus délicat se pose au carrefour Morgarten-Crêtets. A l'heure actuelle déjà, la situation n'est pas satisfaisante car les piétons traversent la chaussée au plus court. La

création d'une troisième voie entre Polyexpo et Morgarten et l'existence de l'entrée-sortie d'un parking privé à proximité immédiate du carrefour rendent impossible la création d'un passage pour piétons avec îlot séparateur du trafic en Ouest du carrefour.

Pour résoudre le problème, nous proposons l'aménagement suivant (voir annexe 4) :

- Un passage pour piétons avec îlot séparateur des deux courants de trafic sera réalisé en Est du carrefour.
- Des obstacles sous forme minérale (galets) ou végétale (haie basse) seront disposés de façon à dissuader les piétons de traverser en dehors du passage pour piétons. Le trottoir Sud sera déplacé en retrait de la chaussée sur une longueur de 50m. environ.
- L'abri-bus sera conservé et l'arrêt des TC légèrement décalé en Est.

Avec cette disposition, les piétons seront bien protégés et conduits naturellement de la rue Morgarten au passage des Naturalistes.

Plantation d'arbres

Le souhait a été exprimé de procéder à des plantations d'arbres en bordure de chaussée.

Le côté Sud de la rue des Crêtets et de la rue Louis-Joseph-Chevrolet est arborisé jusqu'au chemin de la Combeta, en face de l'accès à la caserne du SIS. Depuis ce point, il n'y a pas d'arbres en arrière du trottoir mais des plantations ont été effectuées sur terrains privés.

Du côté Nord de la chaussée, aucun arbre n'a été planté dans le parc de Frameries, car il est exploité par un agriculteur. Entre le giratoire de Polyexpo et le bâtiment du SIS, les terrains privés sont ou seront arborisés. Entre le SIS et le giratoire de la Combe-à-l'Ours, seul le chésal dit « du CTMN » est en partie arborisé.

Nous vous proposons de procéder à des plantations d'arbres au Sud de la chaussée entre la caserne du SIS et le giratoire de la Combe-à-l'Ours, et au Nord de la chaussée, dans le parc de Frameries. Entre le bâtiment du SIS et le giratoire de la Combe-à-l'Ours, la plantation d'arbres est impossible en raison de la zone réservée pour la décharge à neige et en fonction de la différence de niveau entre la route et le terrain en contrebas.(voir Annexe 3, coupe B-B)

Si l'on estime la plantation de 30 arbres environ, l'investissement se situe entre Fr. 100'000.- et Fr. 150'000.-, y inclus tous les travaux de génie-civil.

Parking du Paddock

Nous maintenons notre proposition d'aménagement de places de parc en bordure du terrain communal « du Paddock » réduit toutefois à 147 places. Ce parking est indispensable puisqu'il est amené à remplacer les places de parc temporaires autorisés sur la rue Louis-Joseph-Chevrolet en cas de manifestations à Polyexpo. En raison de l'augmentation du trafic et de la nécessité absolue de laisser le passage aux véhicules d'intervention du SIS, une telle pratique deviendra en effet impossible. L'aménagement « en groise », relativement économique permettra même, à terme, de le supprimer si une autre solution sous forme de parking d'échange était trouvée et que ces places de parc devenaient superflues.

Il a en outre été décidé de renoncer à installer un éclairage public sur ce parking au vu de son utilisation occasionnelle et donc par mesure d'économie mais aussi parce qu'il bénéficiera de l'éclairage de la rue des Crêtets.

Distribution de la circulation sur le réseau routier communal

Lors de la mise à l'enquête publique de la première partie de la H20 entre le Haut-du-Crêt et le giratoire de la Combe-à-l'Ours, l'ATE a demandé que la trafic empruntant la route cantonale actuelle soit massivement reporté sur la nouvelle route.

La conséquence de cette demande, au demeurant justifiée, est que le 70% du trafic entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds arrivera par la H20 au giratoire de la Combe-à-l'Ours.

Les véhicules en transit ou se rendant dans les parties Sud et Est de la Ville emprunteront donc en très grande majorité la rue Louis-Joseph-Chevrolet puis les rues des Crêtets ou de l'Helvétie plutôt que de se rabattre sur le boulevard des Eplatures.

Jusqu'à l'ouverture complète de la H20, la circulation est donc appelée à augmenter fortement sur Louis-Joseph-Chevrolet et à se répartir sur Crêtets et Helvétie. A la demande des riverains de la rue de l'Helvétie, nous avons accepté de répartir le trafic supplémentaire entre la rue des Crêtets et celle de l'Helvétie, malgré le gabarit plus favorable de cette dernière, et ainsi partager les nuisances supplémentaires inévitables, d'où notamment la construction d'un giratoire à Polyexpo qui laisse le choix de l'itinéraire à l'automobiliste.

La solution retenue est donc un compromis entre les exigences des uns ou les souhaits des autres de limiter les nuisances en répartissant le trafic.

Pour la sécurité des piétons, tous les passages pour piétons de la rue de l'Helvétie ont été munis d'îlots séparateurs de trafic ces dernières années

et le giratoire Helvétie-Abraham-Robert est un modérateur de trafic. Il ne nous apparaît pas que des aménagements supplémentaires soient nécessaires mais l'évolution du trafic sera suivie de près afin de prendre des mesures complémentaires éventuelles.

Sur la rue des Crêtets, la largeur de la chaussée ajoutée au volume de trafic ont un effet modérateur. Il a été mis en place deux passages pour piétons avec îlots séparateurs de trafic de faible largeur dans la zone la plus peuplée. En cas de réalisation du lotissement du Paddock, un passage protégé pourrait être réalisé au droit de celui-ci.

Les buts visés par cette demande de crédit sont donc pour rappel :

- Assurer une sortie libre pour les véhicules du SIS, tant en Est qu'en Ouest de leur caserne.
- Faciliter le trafic des TC – TRN.
- Améliorer la fluidité du trafic individuel en particulier au carrefour de Polyexpo.
- Améliorer la sécurité des piétons par la construction d'un trottoir du côté Nord de la route depuis l'arrêt de bus situé au Sud-Ouest du Musée Paysan jusqu'au giratoire de la Combe-à-l'Ours.
- Améliorer la sécurité des cyclistes.

Les aménagements soumis à votre approbation sont donc constitués de quatre éléments :

- Construction d'une troisième piste et d'un trottoir entre le carrefour Polyexpo et le giratoire de la Combe-à-l'Ours (voir annexes 1 et 3).
- Construction d'une troisième piste avec largeur réduite entre la rue de Morgarten et le carrefour Polyexpo ainsi que d'un trottoir au Nord de la rue, entre l'arrêt de bus et ledit carrefour à l'Ouest du Musée Paysan (voir annexes 1,2 et 3).
- Construction d'un giratoire au carrefour de Polyexpo (voir annexe 2)
- Aménagement d'un passage pour piétons au carrefour Crêtets-Morgarten (voir annexe 4).

En conséquence, nous reprenons donc ci-dessous, avec quelques modifications, les développements de notre rapport du 2 mars 2003.

Construction d'une troisième piste et d'un trottoir

La création de trois voies au lieu de deux actuellement sur toute la longueur de l'aménagement permettra d'affecter une voie pour chaque sens de circulation entre la rue de Morgarten et l'entrée de la caserne du SIS et une piste centrale mixte qui assurera les tourner à gauche pour les accès aux entreprises et les déviations du trafic en cas de problèmes sur une des deux autres voies. Ce principe des trois voies d'une largeur de

3.40m. ou 3,50m. pour les deux voies Nord et Sud et de largeur variable pour la piste mixte centrale assurera en tous les cas le passage des véhicules d'intervention du SIS. Pour les piétons, des passages sécurisés seront créés avec refuge au centre de la chaussée en cinq endroits entre la rue de Morgarten et la caserne du SIS.

Le rapport déposé en mars 2003 a provoqué une forte réaction de l'ASPAM et du Musée Paysan en raison d'engagements qui avaient été pris en 1979 dans le cadre de la demande de crédit du premier élargissement de cette rue. Après concertation, un arrangement avait été trouvé entre ces associations et le Conseil communal, avalisé par un communiqué commun inclus dans le rapport du Conseil communal adopté le 26 juin 1979.

Cet arrangement stipulait que le pré devant le Musée Paysan ne devait pas être touché en particulier par la réalisation d'un trottoir au Nord.

Nous regrettons que les engagements pris à l'époque aient échappé à notre vigilance et nous avons en conséquence repris contact avec l'ASPAM et le Musée Paysan pour rechercher une solution satisfaisante pour les deux parties. Nous pensons l'avoir trouvée en modifiant notre projet sur le tronçon entre la rue de Morgarten et le carrefour Polyexpo. Celui-ci se présentera ainsi (voir annexe 3 coupe A-A) :

- La nouvelle route aura une largeur de 10.00m., soit deux voies de circulation Nord et Sud de 3.50m. et une piste mixte centrale de 3.00m.
- Le bord de la route côté Sud n'est pas modifié.
- Le bord de la route côté Nord se situera sur la limite arrière actuelle de la zone aménagée devant le Musée Paysan pour les usagers des TC - TRN.
- Un nouvel arrêt pour les bus sera aménagé sur la chaussée, en Ouest du Musée Paysan et un trottoir sera construit depuis cet arrêt jusqu'au nouveau giratoire, ainsi qu'un chemin de liaison vers le Musée Paysan et la Maison de la Bruyère.
- Un éclairage public respectueux du site sera installé.

Les modifications par rapport au projet initial peuvent être justifiées de la manière suivante.

La piste mixte centrale réduite de 3.50^{m.} à 3.00^{m.} sur ce tronçon est admissible car elle est essentiellement affectée aux mouvements de tourner à gauche et donc parcourue à faible vitesse. Sur le reste de l'aménagement par contre, elle peut servir occasionnellement de voie de dépassement.

La nécessité de construire un trottoir au Nord de la chaussée, n'est pas avérée, les terrains situés de ce côté de la route étant en zone verte et non constructibles. Un chemin pour piétons en retrait de la chaussée

pourrait être ultérieurement réalisé entre la rue Morgarten et le Musée Paysan à travers le parc de Frameries. Ainsi la largeur totale de l'aménagement peut être réduite de 3.50^m par rapport au projet initial sans péjorer le trafic ni le confort des piétons tout en préservant l'entrée du Musée Paysan.

Pour le tronçon entre le giratoire de Polyexpo et le giratoire de la Combe-à-l'Ours, nous avons pris l'option de réduire le gabarit total de la chaussée de 10.50m. à 10.20m., soit 3 voies de 3,40m. au lieu de 3,50m. Bien que cela ne réponde pas à des conditions optimales de circulation des véhicules lourds, en particulier en période hivernale, nous estimons que cela ne posera pas de problèmes la plupart du temps, ni pour les TC, ni pour le SIS.

Enfin, les trottoirs existants et nouveaux seront aménagés, par marquage, pour accueillir piétons et cyclistes.

Construction d'un giratoire au carrefour Polyexpo

Le giratoire avait été prévu dans le cadre du plan de quartier "Carré Clair", approuvé en 1993 mais sa construction a été différée en raison des incertitudes liées à son dimensionnement par rapport au tracé de la H 20. Les difficultés d'intégration de plusieurs courants de trafic sont aujourd'hui évidentes depuis la construction des bâtiments industriels de Carré-Clair (Tech - Area). Leur promoteur souhaite donc que le giratoire prévu dans le plan de quartier soit enfin construit. Le moment est donc opportun de réaliser celui-ci en complément des autres aménagements.

Ce giratoire aura un diamètre extérieur de 36 m. à la demande des Ponts et chaussées qui en ont fait une exigence pour que la Ville puisse bénéficier d'une subvention de l'Etat. C'est le diamètre adopté préalablement pour le double giratoire des Forges et ceux du Grillon et de la Combe-à-l'Ours (voir Annexe 2).

Les cyclistes qui circuleront sur les trottoirs emprunteront les passages pour piétons pour traverser le giratoire.

Aménagements complémentaires

L'aménagement du réseau routier ne sera cependant pas suffisant pour assurer un accès facile aux lieux d'accidents et de sinistres pour les véhicules du SIS. En effet des problèmes se poseront en Est au carrefour Crêtets - Liberté, à la sortie de la caserne du SIS sur Louis-Joseph-Chevrolet et en Ouest au giratoire du Grillon.

Au carrefour Crêtets - Liberté, la signalisation lumineuse actuelle est obsolète et ne permet pas de programmer des phases spéciales pour

accorder la priorité aux services de secours. Dans le cadre du projet de transformation de ce carrefour, les Ponts et chaussées ont prévu de réaliser un giratoire avec feux pour les piétons et les services de secours. Ce projet sera mis à l'enquête prochainement.

A la sortie de la caserne du SIS sur la rue Louis-Joseph-Chevrolet une signalisation lumineuse doit aussi être installée qui coupera les courants de trafic lors de la sortie des véhicules d'intervention.

Au giratoire de la Combe-à-l'Ours, l'installation d'une signalisation lumineuse n'est pas nécessaire, le parcours des véhicules du SIS étant un tourner à droite en direction du Pont de la Combe-à-l'Ours. Par contre, au giratoire du Grillon, il est impératif d'installer une signalisation lumineuse pour assurer le dégagement du carrefour pour les véhicules du SIS en direction de l'aéroport et du Locle ainsi qu'en direction du Chemin du Grillon.

En sus de l'aménagement de ce tronçon du réseau routier communal, il sera procédé à la pose d'un nouveau revêtement bitumineux sur l'ensemble de la chaussée de façon à éviter de devoir effectuer ces travaux dans les dix à quinze prochaines années. Cette pose de revêtement aurait de toute manière dû être effectuée dans les deux ans à venir au vu de l'usure constatée.

Sur la rue des Crêtets le réaménagement de deux arrêts de bus en « demi-baignoire » est prévu pour faciliter le trafic individuel et le passage des véhicules du SIS sur cette rue étroite.

Il n'y aura pas de changement pour les cyclistes sur cette rue au vu de son gabarit. Il leur sera conseillé de passer par la rue Jacob-Brandt depuis le carrefour Morgarten ou par la rue de l'Helvétie depuis Polyexpo.

Eclairage public

Au vu de l'élargissement de la chaussée, il est nécessaire de renforcer l'éclairage public en prévoyant des candélabres de chaque côté de celle-ci, conformément aux recommandations de l'Union Suisse pour la Lumière (USL), alors qu'actuellement il n'est installé que d'un seul côté de la route.

De ce fait, sur le tronçon entre les giratoires de la Combe-à-l'Ours et de Polyexpo, des mâts seront implantés côté Nord de la chaussée. Pour le tronçon entre la rue de Morgarten et le carrefour Polyexpo, le projet a été adapté.

En effet, suite à l'abandon du trottoir devant le Musée Paysan et à la réduction de la piste mixte centrale de 3.50 mètres à 3.00 mètres sur ce tronçon, l'éclairage bilatéral sera prolongé uniquement jusqu'à l'extrémité Nord-Est du nouveau trottoir. Par conséquent, aucun candélabre ne sera

installé devant le Musée Paysan et jusqu'à celui existant au Nord de la chaussée, du côté des Abattoirs. Au vu de l'importance du trafic et afin d'assurer un éclairage réglementaire du passage piétons situé à l'extrémité Nord-Est du nouveau trottoir, un mât de l'ordre de 6 mètres de hauteur supportant un éclairage d'appoint sera mis en place.

Les travaux d'installation de l'éclairage public sont assurés par SIM SA. Les crédits de réalisation sont pris en charge par cette société.

Sur la base d'un amortissement en 20 ans avec un taux d'intérêt à 4,75%, il en découle une charge financière annuelle à charge de la ville de Fr. 10'250.-- à laquelle il convient d'ajouter le coût de l'énergie consommée de quelques Fr. 1'900.-- (puissance de 3.0 kW sur une durée de fonctionnement de 4200 h par an), ainsi qu'un montant de Fr. 850.- pour l'entretien.

L'incidence financière totale à charge de la ville se montera donc à Fr. 13'000.- par an (TTC).

Coût des travaux

Le coût des travaux décrits ci-dessus a été devisé. Ils représentent les montants suivants :

Elargissement des rues et giratoire	Fr.	2'422'000.-- TTC
Pose de revêtement bitumineux	Fr.	310'000.-- TTC
Aménagement d'arrêts de bus sur rue des Crêtets	Fr.	100'000.-- TTC
Plantation d'arbres	Fr.	150'000.-- TTC
Signalisation lumineuse (y c. frais d'étude)	Fr.	300'000.-- TTC
Signalisation routière	Fr.	60'000.-- TTC
Modification conduite d'eau dans giratoire	Fr.	48'000.-- TTC
"Parking Paddock"	Fr.	110'000.-- TTC
Honoraires et frais	Fr.	200'000.-- TTC
Total	Fr.	3'700'000.-- TTC

Détail du poste "Elargissement des rues et giratoire"

Ouvrages		Chaussées et trottoirs	Canalisations
Modification carrefour Morgarten-Crêtets	Fr.	42'000.-- TTC	10'000.-- TTC
Elargissement Crêtets entre Morgarten et Helvétie	Fr.	300'000.-- TTC	40'000.-- TTC
Giratoire POLYEXPO	Fr.	670'000.-- TTC	40'000.-- TTC
Elargissement Louis-Joseph-			

Chevrolet entre Helvétie et Combeta	Fr.	510'000.-- TTC	90'000.-- TTC
Elargissement Louis-Joseph-Chevrolet entre Combeta et giratoire Combe-à-l'Ours	Fr.	660'000.-- TTC	60'000.-- TTC
Total	Fr.	2'182'000.-- TTC	240'000.-- TTC
Total	Fr.		2'422'000.-- TTC

Le coût élevé de ce giratoire est dû au fait qu'il s'agit quasiment d'une construction nouvelle. En effet, toutes les bordures doivent être déposées, les niveaux de la route complètement modifiés pour permettre l'évacuation des eaux, le réseau des canalisations reconstruit et complété.

Tous les raccordements aux routes d'accès et propriétés privées doivent être repris et les trottoirs construits à neuf.

En outre, comme il est indispensable de maintenir quasi en permanence tous les courants de trafic, les travaux doivent être exécutés par étapes avec création de pistes provisoires.

Financement

Tous ces travaux étant effectués sur des routes communales, les frais seront à la charge de la Commune. Toutefois, étant donné que ces travaux sont une conséquence du projet H20 par les reports de trafic que cela pourra engendrer à terme, l'Etat, par courrier du 26 octobre 2001, a décidé d'accorder, dans le cadre du fonds des routes communales, une subvention de 60 % du coût des travaux d'aménagement du réseau routier communal. Les montants pris en compte pour le subventionnement n'ont pas été détaillés avec le Canton en fonction notamment des modifications intervenues depuis 2001 et en particulier de la nécessité d'installer une signalisation lumineuse.

En outre une subvention fédérale basée sur l'ordonnance sur la protection de l'air (Opair) devrait pouvoir être obtenue par le Canton en raison de l'amélioration de la fluidité du trafic par la construction à terme des giratoires Crêtets / Liberté, de Polyexpo et du réaménagement du giratoire de la Combe-à-l'Ours.

La TVA sur les travaux effectués par SIM SA pourra être récupérée.

Les postes « Elargissement de rues et giratoire » (Fr. 2'422'000.--) et « Pose de revêtement bitumineux » (Fr. 310'000.--) pourront bénéficier de subvention.

Au vu de nos estimations, le montant de ces subventions devrait avoisiner Fr. 1'650'000.--.

Le montant à charge de la Ville sera donc de Fr. 2'050'000.—environ.

Il faut encore préciser que, selon le projet actuel de la H20, après ou en parallèle à la construction du tronçon entre le Haut-du-Crêt et le giratoire de la Combe-à-l'Ours, un élargissement à trois voies du Pont des Eplatures sera nécessaire pour assurer une répartition équitable du trafic selon les indications données en début de rapport.

Cet aménagement faisant partie du réseau routier communal pourrait entraîner une dépense d'environ Fr. 500'000.-- à charge de la Ville selon l'état actuel des projets connus, un crédit complémentaire sera alors demandé en temps utile. L'agrandissement du giratoire de la Combe-à-l'Ours sera lui entièrement à charge de l'Etat.

Conclusion

Le rapport de mai 2003 relatif au même objet avait été refusé par votre Conseil.

Comme développé en préambule, nous avons essayé de tenir compte de la plus grande partie des remarques et demandes faites lors du débat dans l'élaboration de ce nouveau rapport.

Nous estimons donc que cette demande de crédit permettra de répondre aux besoins des divers usagers et de réaliser un complément indispensable, tant à la réalisation de la première étape de la H20 qu'à la mise en service à l'automne 2004 de la nouvelle caserne du SIS.

L'ATE, lors d'une rencontre récente avec le Conseil communal a été informée qu'un nouveau rapport serait présenté prochainement au Conseil général.

Le projet de rapport a été soumis à la Commission des Travaux publics qui y a apporté quelques modifications et qui l'a approuvé par 3 oui, 1 non et 2 abstentions dans la séance du 8 mars 2004.

Enfin, une présentation de ce rapport sera faite aux Conseillers généraux le mercredi 17 mars 2004.

Le Conseil communal exprime donc le souhait que, ayant tenu compte des remarques formulées, ce rapport soit accepté.

En conséquence, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et d'adopter l'arrêté suivant :

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

vu un rapport au Conseil communal
arrête :

Article premier.- Un crédit de Fr. 3'700'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour l'aménagement du réseau routier communal entre le giratoire de la Combe-à-l'Ours et la rue Morgarten.

Article 2.- Ce crédit figurera à raison de :

CHF 3'292'000.-- au compte des investissements des Travaux publics
CHF 360'000.-- au compte des investissements de la Police
CHF 48'000.-- au compte des investissements de SIM

Article 3.- Les investissements mentionnés seront amortis au taux annuel de 2,5% pour les Travaux publics, 10% pour la Police et 5% pour SIM.

Article 4.- Les subventions fédérales et cantonales viendront en déduction du présent crédit.

Article 5.- La dépense sera comptabilisée au compte des investissements.

Article 6.- Tous pouvoirs sont accordés au Conseil communal pour procéder aux transactions immobilières découlant de l'exécution desdits travaux.

Article 7. - 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 Augsburgger	C. Stähli-Wolf

Annexes : ment.

