



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

à l'appui du Plan directeur de la mobilité

(du 14 août 2002)

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

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Toutes les villes sont aujourd'hui confrontées aux problèmes liés aux déplacements des personnes et des marchandises. La mobilité est entrée dans notre mode de vie et la rapidité des transports est devenue un facteur d'une importance économique et sociale majeure. Bien que toujours singulière, La Chaux-de-Fonds n'échappe pas à cette problématique. Cependant son sort diffère sur un point de celui des autres villes de taille comparable: elle a pu jusqu'ici vivre et se développer sans souffrir de problèmes insurmontables de pollution et d'engorgement du trafic, à l'exception depuis quelques années, des difficultés posées au dégagement hivernal des rues en relation avec l'augmentation du parc automobile. Sa situation en dehors des voies de transit importantes, si elle constitue sur bien des points un handicap, l'a amenée à différer jusqu'à aujourd'hui l'obligation de faire des choix en matière de trafic.

Les problèmes de circulation ont pourtant à juste titre préoccupé les autorités et la population depuis de nombreuses années, sans qu'un consensus général puisse être dégagé à propos des mesures à mettre en oeuvre. Peut-être les difficultés liées à la circulation n'étaient-elles pas assez aiguës pour contraindre au dépassement des divergences. On peut espérer que ce temps passé à débattre de la question va permettre aujourd'hui de faire des choix pour l'avenir. Mais avant de parler d'avenir, il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil sur les années de débats.

HISTORIQUE DES ÉTUDES SUR LA CIRCULATION EN VILLE

1986 – 1993

On peut faire remonter l'origine de la problématique "moderne" de la circulation à La Chaux-de-Fonds au 28 avril 1986, date du dépôt d'une motion Charles-André Perret demandant une étude sur ce sujet, motion acceptée à l'unanimité du Conseil général le 12 janvier 1987. Entre le dépôt de la motion Perret et son acceptation par le Conseil général, le Conseil communal avait pris les devants, puisqu'un mandat d'étude de Frs 38'000.-était confié au bureau Metron en juin 1986 déjà, étude terminée en janvier 1987 et préconisant, schématiquement, la diffusion de la circulation à travers les différents quartiers de la ville.

Cette première étude a été très vite dépassée par les nouveaux projets annoncés: tunnels sous la Vue-des-Alpes, acceptés en votation populaire, projet de centre commercial Métropole et concours pour la Place Sans-Nom. Ces nouveaux projets ont conduit à un nouveau mandat d'étude de trafic, d'un montant de Frs 550'000.-, attribué au bureau RGR et accepté par le Conseil général le 18 mars 1988. Les premiers développements de cette nouvelle étude ont fait l'objet d'un rapport intermédiaire au Conseil général le 24 avril 1990 et ont conduit à la nomination d'une commission consultative, formée des représentants des partis politiques et des associations, et chargée de jeter les bases d'un *plan directeur des transports*.

Dès octobre 1990, la nouvelle commission s'était fixé comme objectifs la réduction du trafic individuel et la priorité des transports en commun. Malheureusement, aucune des nombreuses variantes développées par le bureau RGR n'a obtenu l'accord de la majorité de la commission.

En 1992, une variante particulièrement novatrice a néanmoins été proposée, qui réservait l'artère nord de l'avenue Léopold-Robert aux bus (avec suppression de la "boucle" de la place de la Gare) et l'artère sud au trafic individuel bidirectionnel. Cette variante a été refusée par la commission par six voix contre cinq. Une autre variante, prévoyant un couloir bus sur chaque artère a été, elle, acceptée.

A la fin de l'année 1993, le Conseil général a approuvé un rapport du Conseil communal fixant des objectifs (priorité aux piétons et aux transports en commun avant le trafic individuel) en vue de l'étude pour le remplacement de la signalisation lumineuse, dont le câblage électrique était devenu vétuste et peu fiable.

1994 – 1999

Le remplacement de la signalisation lumineuse dut être différé suite à une initiative du TCS proposant la création d'une nouvelle voie de circulation empiétant sur le trottoir nord de l'av. Léopold-Robert.

Cette initiative a été heureusement repoussée par une large majorité de la population, ce qui a permis au Conseil général d'approuver un nouveau rapport du Conseil communal proposant la création d'une nouvelle commission consultative des transports et un crédit pour le remplacement de la signalisation lumineuse.

La tâche attribuée à la nouvelle commission était de discuter des projets concrets, ceux des services, des associations et des citoyens, afin de créer un consensus en vue de leur réalisation. Faute d'objectifs généraux clairement définis, le consensus fut parfois difficile à trouver sur les projets présentés, dont entre autres le réaménagement de la Place de la Gare. Pendant ce temps, de nombreuses interventions au Conseil général demandaient la création de zones piétonnes, la modération du trafic sur l'avenue Léopold-Robert ainsi que la création d'un réseau cyclable. Cette situation a conduit le Conseil communal à entreprendre une nouvelle réflexion pour définir des objectifs en matière d'aménagement de la ville, ce qui a débouché sur la volonté d'élaborer un nouveau plan directeur des transports. La commission n'a pas été reconduite lors de la nouvelle législature 2000-2004.

Bilan 1986 – 2000

Si ces années de débats contradictoires n'ont pas conduit à des résultats spectaculaires (même si quelques réalisations ont vu le jour dans différents quartiers), elles n'auront cependant pas été inutiles, en ce sens qu'elles auront permis une double prise de conscience : certes, il existe à La Chaux-de-Fonds des problèmes liés à la mobilité, qui doivent être pris en compte sans attendre une aggravation de la situation mais, comparativement à d'autres agglomérations, nous jouissons de grandes facilités de circulation et de stationnement, ce qui commence à compromettre notre cadre de vie, agréable jusqu'alors.

UNE NOUVELLE DÉMARCHE

Aborder la question des circulations prioritairement sous l'angle des flux de la circulation motorisée, en voulant prendre en compte aussi bien le trafic de transit (7% du total) que le trafic pendulaire (23%) et la circulation interne à la ville (70%) a conduit ces dernières années à une impasse.

Le Conseil communal a donc envisagé une méthode de travail différente. Il a tout d'abord considéré que les trafics pendulaire et de transit, dépassant par leur nature même les frontières communales, devaient être traités en collaboration avec le Département de la gestion du territoire dans le cadre des routes cantonales. L'aménagement de la ville, lui, est prioritairement sous la responsabilité des autorités locales.

La circulation interne à la ville, qui représente la plus grosse part du trafic, n'avait pas jusqu'ici fait l'objet d'études approfondies, celles-ci ayant plutôt été concentrées sur les grands axes de transit. Faute d'études détaillées, les habitudes de déplacement des habitants de la ville étaient donc mal connues, ce qui laissait place à de nombreuses interprétations subjectives et contradictoires.

Le Conseil communal a donc décidé que les études préalables au futur plan directeur devraient s'attacher en priorité à la connaissance et à la compréhension des comportements liés à ce trafic interne, pour formuler ensuite des propositions visant à améliorer la qualité de la vie en ville.

L'étude de la mobilité à travers la seule gestion des flux de trafic ayant montré ses limites, c'est à travers le réaménagement des espaces publics que pourra se renforcer l'attractivité du centre-ville et son animation, tant pour les commerçants que pour ceux qui y vivent et pour les résidents des autres quartiers. L'attractivité de la ville en sera également renforcée pour inciter de nouvelles personnes à s'y établir.

La plupart des villes suisses et européennes ont étudié et réalisent depuis plusieurs années déjà des démarches similaires. En différer plus longtemps la mise en œuvre dans notre ville reviendrait à accentuer encore le déficit d'image dont souffre La Chaux-de-Fonds. Promouvoir un véritable *projet de cité* permettra à la fois d'améliorer la qualité de la vie de nos concitoyens et le rayonnement de la ville vers l'extérieur.

La méthode de travail

Pour atteindre ces objectifs, les étapes de travail suivantes ont été formulées

1. Analyser la perception des différents acteurs sociaux par rapport à tous les types de trafic (sous forme de questionnaires pour un échantillon représentatif de la population).
2. Etablir un bilan de la situation actuelle en ce qui concerne le trafic individuel, les transports en commun, les piétons et les cyclistes, ainsi que l'état du stationnement public et privé.
3. Sur la base des éléments précédents, fixer les objectifs à atteindre, en coordination avec le plan directeur cantonal et la législation fédérale en ce qui concerne le respect de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir).
4. Etablir un plan des mesures à prendre et des projets de réaménagement, ainsi qu'une stratégie pour leur mise en œuvre.

Les mandataires

Après avoir défini le contenu du nouveau plan directeur, le Conseil communal en a confié la réalisation à la Communauté d'étude pour l'aménagement du territoire (C.E.A.T.) et à l'Institut de recherche en économie régionale (IRER). Le Service d'urbanisme a assumé la coordination de ces différents mandats.

La C.E.A.T. est un institut de recherche lié à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et soutenu par les services de l'aménagement du territoire des cantons romands. L'IRER, qui dépend de l'Université de Neuchâtel, a réalisé plusieurs études sur notre région. Il n'est donc pas nécessaire de présenter cet institut.

LA PROCÉDURE DE PLAN DIRECTEUR

Pour donner à cette étude une assise légale, indispensable à sa crédibilité politique et aux réalisations devant en découler, la procédure de plan directeur, telle qu'elle est définie dans la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), a été privilégiée.

La définition des plans directeurs communaux est donnée (bien que de manière peu précise) par la LCAT à l'article 44:

Article 44

¹ *Les communes peuvent établir des plans directeurs sur tout ou partie de leur territoire.*

² *Les plans directeurs sont soumis à l'approbation du département. (...)*

Pour mieux comprendre cette définition, il faut examiner celle du plan directeur cantonal (dont le plan directeur communal découle par analogie), telle qu'elle est donnée aux articles 13 et 15 LCAT:

Art. 13

¹ *Le canton établit:*

a) une conception directrice, qui lie l'autorité cantonale après avoir été approuvée par le Grand Conseil;

b) un plan directeur, adopté par le Conseil d'Etat et soumis à l'approbation du Conseil fédéral;

(...)

² *Le plan directeur a force obligatoire pour les autorités des différents niveaux.*

Art. 15

¹ *Le plan directeur cantonal définit la façon de coordonner et de planifier les activités ayant des effets sur le territoire, compte tenu des principes et options de la conception directrice.*

² *Il est présenté sous forme de rapport et de carte.*

³ *Il tient compte des infrastructures existantes et des mesures d'aménagement déjà prises par le canton et par les communes conformément aux lois, décrets et règlements en vigueur.*

L'article 44 LCAT laisse donc une certaine marge d'interprétation quant à la procédure à appliquer. Le Service de l'aménagement du territoire considère que, si l'approbation du chef du département du territoire est obligatoire, les communes ont par contre la latitude de décider si elles souhaitent faire approuver ou non un plan directeur par le Conseil général sur la base d'un arrêté soumis à référendum ou simplement sous forme de rapport d'information du Conseil communal au Conseil général.

Cette souplesse juridique s'explique par le fait que les plans directeurs communaux ou cantonaux ne sont pas opposables aux tiers puisqu'ils ne lient que les autorités.

A titre d'exemple, La Chaux-de-Fonds dispose:

- d'un plan directeur des chemins pour piétons dans le cadre du PRAC (approuvé par le chef du département de la gestion du territoire et le Conseil communal, dont le Conseil général a pris acte sans le signer),
- d'une conception directrice pour la gestion de la nature et du paysage, approuvée par le Conseil communal mais qui n'a été soumise ni au chef du département du territoire ni au Conseil général. Elle a servi de base à l'élaboration de l'inventaire des éléments naturels et paysagers qui fait partie du PRAC.

Compte tenu de l'importance de la question des transports en ville, il n'était bien sûr pas imaginable d'élaborer un nouveau plan directeur sans le soumettre au Conseil général. Il est en effet prioritaire que les autorités législative et exécutive affirment leur volonté politique de définir les grandes lignes de l'aménagement de la ville du XXI^e siècle, pour qu'enfin des réalisations concrètes voient le jour. Le Plan directeur de la mobilité urbaine est donc un préalable indispensable aux projets qui seront ensuite présentés au Conseil général et à la population et qui impliqueront des demandes de crédit pour leur réalisation.

LES ETUDES

L'étude C.E.A.T

Pour mener à bien son mandat, la C.E.A.T. a d'abord situé la ville dans le cadre plus large de la problématique de la mobilité telle qu'elle est perçue actuellement par les spécialistes suisses et étrangers.

Elle s'est ensuite attachée à analyser la situation actuelle en matière de déplacements (tous modes confondus) et a pris en considération les études antérieures.

Elle a, dans une seconde phase, procédé à de très nombreuses auditions semi-directives des différents acteurs locaux de la mobilité (usagers des différents moyens de transports, professionnels de la route, décideurs, services administratifs, associations et groupes d'intérêts), afin de saisir leur perception des problèmes et de dégager leurs aspirations respectives.

Ensuite, la C.E.A.T. s'est livrée à l'analyse de l'enquête IRER décrite ci-dessous, ainsi qu'à celle des résultats du Forum civique et des travaux de l'Académie d'architecture de Mendrisio, pour déboucher sur un **projet de cité** proposant les grandes lignes des aménagements futurs.

L'étude IRER

Le mandat confié à l'IRER avait pour objectif de cerner de manière scientifique les comportements réels des Chaux-de-fonniers en matière de déplacements.

Pour ce faire, l'IRER a choisi un échantillon statistiquement significatif de 310 habitants dès l'âge de six ans (les enfants plus jeunes étant considérés comme n'ayant pas de mobilité individuelle). Cet échantillon important a été rendu nécessaire par la multiplicité des paramètres à analyser et à recouper entre eux. Les critères de sélection de l'échantillon ont été l'âge, le sexe, le niveau socioprofessionnel et le quartier de domiciliation.

Un questionnaire prenant en compte tous les motifs et tous les modes de déplacement pendant une semaine entière a ensuite été élaboré.

Enfin, des enquêteurs, choisis parmi la population étudiante de la ville, ont été formés par l'IRER et chargés de procéder à l'enquête proprement dite. Chacun des enquêteurs avait pour mission de sélectionner 20 personnes volontaires, correspondant au profil fixé par l'échantillonnage, et de se rendre à leur domicile pour remplir avec elles le questionnaire.

L'enquête s'est déroulée du 12 au 24 mars 2001 et portait sur la semaine précédente, qui n'offrait aucune particularité en matière de congé ou de fête afin de ne pas fausser les résultats.

Il faut relever que la précision statistique des résultats s'est révélée excellente, ce qui, en raison du caractère très exhaustif du questionnaire, permet une approche réellement fiable du comportement chaux-de-fonnier en la matière. On peut encore noter que les personnes sélectionnées ont participé volontiers, au point que les enquêteurs (qui étaient rémunérés au nombre de questionnaire et non au temps qu'ils y consacraient) ont été entraînés à la fin de l'entretien dans des débats informels, dont ils ont eu la présence d'esprit de noter le contenu. Ceci démontre, s'il en était besoin, l'intérêt porté par la population aux questions de mobilité.

Le Forum civique

En novembre 2000, le Club 44, par l'intermédiaire des Rencontres de Décembre s'est approché du Conseil communal pour lui proposer l'organisation d'un *Forum civique* sur le thème de "Convivialité et mobilité en ville".

Le Forum civique est une notion nouvelle en Suisse romande mais plus répandue en Suisse alémanique. Il ne s'agit pas d'une simple table ronde, mais d'une manière particulière de permettre aux citoyennes et citoyens d'exprimer ce qu'ils pensent sur un sujet donné. Ses principales caractéristiques sont:

- la sélection de groupes de participants aussi représentatifs que possible de l'ensemble des catégories de populations concernées par le problème à discuter,
- l'organisation des débats en séances multiples, avec une volonté affirmée de ne pas en rester aux échanges d'avis divergents, mais de tirer de la confrontation des points de vue des propositions concrètes, réalisables et réunissant un consensus.
- La transmission des propositions à l'autorité.

Le Forum a été dirigé par le Professeur Franz Oswald, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zürich.

La convergence de ce projet avec les travaux du plan directeur a incité le Conseil communal à soutenir cette démarche. En effet, si un tel groupe de travail ne peut prétendre à une véritable représentativité démocratique, il n'en demeure pas moins qu'il manifeste l'engagement de citoyennes et citoyens vis-à-vis de la ville et leur volonté de participer de manière constructive au débat sur la mobilité. Les propositions qu'ils ont faites en sont la preuve.

Les cinq séances du forum sur la mobilité se sont déroulées d'août à novembre 2001. Les propositions élaborées par la cinquantaine de participants (dont des représentants de l'IRER et de la C.E.A.T.) ont fait l'objet d'un rapport annexé au plan directeur.

L'Académie d'architecture de Mendrisio

Fin 2000, à l'instigation de l'association "Vivre La Chaux-de-Fonds", le Professeur Alfredo Pini, enseignant à l'Académie d'architecture de Mendrisio, a accepté de se consacrer avec ses étudiants de cinquième année à l'étude du réaménagement de nos espaces publics.

Le programme de ces travaux a été élaboré d'un commun accord par le Service d'urbanisme, le Professeur Pini et ses assistants durant l'hiver 2000-2001. Il s'agissait de proposer une mise en réseau des espaces compris entre la gare et les places de la Ville-Ancienne sous l'angle de la convivialité.

Les étudiants ont séjourné une semaine à La Chaux-de-Fonds en mars 2001 et ont élaboré leurs projets jusqu'en juin de la même année. Ces travaux ont fait l'objet d'une exposition publique en octobre 2001 avec une soirée de présentation et de commentaires par le Professeur Pini, qui a ainsi eu l'occasion de développer son analyse de notre ville. Une plaquette, annexée au plan directeur et reproduisant les projets des étudiants, a été réalisée par le Service d'urbanisme.

L'engagement de "Vivre La Chaux-de-Fonds" dans cette démarche et l'intérêt manifesté par le public lors de l'exposition des travaux des étudiants sont des signes supplémentaires de la nécessité d'entreprendre le remodelage de nos espaces publics.

Le sondage de "Vivre La Chaux-de-Fonds"

En 2000, à l'occasion de la Fête de Mai, l'association "Vivre La Chaux-de-Fonds" a procédé à un sondage auprès de la population pour déterminer ce que les Chaux-de-Fonniers attendaient en matière d'amélioration de la qualité de la vie en ville. De nombreuses personnes ont saisi l'occasion de ce sondage pour exprimer leur souhait que la ville s'engage dans une politique d'aménagement visant à redonner au centre-ville et aux quartiers d'habitation leur vocation conviviale. Ce souhait était accompagné de nombreuses suggestions pour améliorer l'attractivité des transports en commun et pour réserver davantage d'espace aux piétons et aux cyclistes.

Sans avoir comme sujet principal la question de la mobilité, ce sondage a cependant démontré l'importance accordée à ce sujet par les habitants et leur souhait de voir s'instaurer plus de convivialité dans les espaces publics.

LE PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ URBAINE

Au fur et à mesure de l'avancement du dossier, les différents intervenants se sont rendu compte que la dénomination de Plan directeur *des transports*, utilisée depuis des années, ne rendait pas compte de l'ensemble de la problématique : bien sûr, le trafic motorisé a une influence prépondérante sur l'aménagement de la ville, mais le réseau des transports en commun, les déplacements piétonniers et cyclistes doivent aussi être pris en considération. C'est pourquoi le titre définitivement adopté est celui de *Plan directeur de la mobilité urbaine*, qui marque bien l'intention de prendre en compte tous les modes de déplacement.

Le Plan directeur de la mobilité urbaine comprend:

- *Le Rapport justificatif*: tout Plan directeur doit légalement être accompagné d'un tel rapport, c'est à dire d'un document synthétisant les études et références ayant servis de préalable à l'élaboration du plan directeur.

- *Le Plan directeur* proprement dit, qui, sur la base des constats établis par le rapport justificatif, propose des objectifs et des mesures pour chaque mode de transport et ce dans les différents quartiers de la ville.

Le Rapport justificatif

Le Rapport justificatif du Plan directeur de la mobilité urbaine est articulé en trois parties :

A. Les données contextuelles :

Cette première partie montre la complexité des questions liées à la mobilité urbaine, entre la rationalité apparente de la gestion des flux de trafic et la subjectivité des acteurs, tant à travers la littérature que par l'histoire conflictuelle de ce dossier dans notre ville.

B. La perception et les comportements locaux

La deuxième partie détaille d'une part les résultats des entretiens semi-directifs conduits par la C.E.A.T auprès des acteurs locaux et d'autre part les résultats de l'enquête de l'IRER, qui peuvent se résumer comme suit :

- ***La Chaux-de-Fonds est une ville dans laquelle on se déplace surtout à pied.***

L'enquête démontre que le 46,7% de l'ensemble des déplacements se fait à pied, contre 29,2 % en voiture et 16,4 % en transports en commun. Ce constat est une surprise qui contredit le cliché du Chaux-de-fonnier hypermotorisé !

- ***La voiture est utilisée de manière complémentaire à la marche à pied.***

Corollairement au précédent constat, l'enquête montre que le choix du mode de déplacement se fait de manière très fine par une optimisation du couple distance/temps de déplacement.

On découvre ainsi que le transfert modal se fait au profit de la marche plutôt qu'à celui des TPC (transports publics collectifs), fréquentés, eux, essentiellement par les usagers dits captifs (moins de 18 ans, personnes âgées ou à faibles revenus). Cela démontre qu'il ne suffirait pas, chez nous et contrairement à des villes comme Berne par exemple, d'agir sur le TMI (transport motorisé individuel) pour opérer un transfert sur le TPC. Ce transfert souhaitable devra être obtenu par d'autres actions.

- **Les Transports en commun sont mal aimés**

C'est pour les loisirs que les TPC sont le moins utilisés (16,4 % tous motifs confondus, 9,3 % pour le motif loisir), bien que conformément à la tendance générale, les loisirs viennent en tête des motifs de déplacement (33,5 % du total). Là encore, la réflexion devra être approfondie pour valoriser les TPC.

- **Une ville adaptée aux piétons mais pas aux vélo**

Ce n'est pas une surprise, seul un minime pourcentage de déplacements se fait en vélo. Bien sûr, l'absence de pistes cyclables y est pour beaucoup, mais il est intéressant de constater que l'effort physique et la déclivité importante sont cités avant la dangerosité dans les raisons de ne pas utiliser le vélo.

L'aménagement de la ville pour sécuriser les cyclistes est un impératif mais il ne faut pas en attendre un important transfert modal TMI/cycles.

C. Un projet de cité pour la ville.

Cette partie propose sur la base des différentes études, un véritable *projet de cité* lié aux différents types de mobilité et susceptible de modifier profondément la physionomie de la ville afin d'améliorer la qualité de la vie de ses habitants.

Ce projet de cité propose une utopie : transformer la ville par le remodelage des espaces publics afin qu'ils soient réinvestis par les habitants. La ville sera ainsi adaptée aux familles et aux personnes les moins mobiles (personnes âgées ou handicapées) grâce à une augmentation de la sécurité et du confort des piétons. Le trafic motorisé sera tranquilisé, ce qui diminuera le bruit et la pollution. L'attractivité des commerces sera ainsi améliorée et de nouvelles terrasses de cafés pourront être créées.

Ainsi, lorsque des mesures contraignantes seront prises, comme la limitation du parcage ou la pose d'horodateurs, elles correspondront toujours à une amélioration des espaces conviviaux et ne seront plus être perçues comme uniquement coercitives.

Le centre-ville pourra alors redevenir un lieu de rencontres et d'animations culturelles, augmentant de fait l'attractivité touristique de la ville. Dans les quartiers d'habitation également, les rues redeviendront un espace de jeux et de socialisation des enfants, et les contacts entre habitants en seront améliorés

C'est ce projet de cité qui constitue le Plan directeur.

Le Plan directeur

A partir des constats tirés du Rapport justificatif, le Plan directeur établit des objectifs pour chaque mode de transport :

- **Piétons** : Les déplacements piétonniers passent en premier puisque les enquêtes ont montré que la majorité des déplacements se faisaient selon ce mode. L'objectif fixé est d'améliorer, par des aménagements appropriés, le confort des déplacements piétonniers. Pour atteindre cet objectif, différents types de mesures seront appliqués selon les lieux : aménagement des voies d'accès au centre, zones piétonnes, couverture des cheminements piétonniers, zones de rencontre au centre-ville, zones limitées à 30 km/h dans les quartiers d'habitation.
- **Trafic individuel** : Les études montrent que le trafic automobile et le stationnement ne posent pas de problèmes majeurs dans notre ville et que les usagers en ont conscience. Il y a donc place pour la promotion des autres modes de déplacement. L'usage de la voiture individuelle peut céder la priorité sans que son utilisation ne soit drastiquement limitée. La nouvelle législation fédérale concernant les *zones de rencontre* offre un nouvel instrument adapté à cet objectif, que d'autres villes ont déjà appliqué avec succès avant même son entrée en vigueur. Il ne s'agit pas d'interdire le trafic individuel, mais de restreindre, par des mesures appropriées, l'accès de certains secteurs à ceux qui ont vraiment besoin de s'y rendre: clients des commerces et des entreprises, livraisons, résidents.
- **Transports publics** : Bien que la fréquentation des TC ne soit que peu inférieure à la moyenne suisse, ils sont mal aimés de la population et utilisés surtout par ceux qui ne peuvent faire autrement. Il ne s'agit donc pas tant d'améliorer à grands frais des infrastructures déjà performantes (même si des améliorations ponctuelles sont à envisager) mais bien plutôt de comprendre les attentes des gens. Pour cela, des investigations plus précises sur les origines-destinations des déplacements ainsi que sur les raisons subjectives d'insatisfaction seront nécessaires, afin de jeter les bases d'une campagne d'image incitant au transfert modal.
- **Cyclistes** : Le Plan directeur propose la réalisation d'un réseau de pistes cyclables reliant entre eux les différents pôles d'activité de la ville ainsi que les collèges, réseau constitué de rues où les cyclistes seront prioritaires.

Sur la base de ces objectifs généraux, le Plan directeur propose ensuite des mesures particulières aux différents secteurs de la ville. Ces mesures sont ensuite développées pour aboutir à un véritable *projet de cité*, où l'accent est mis sur la qualité de l'environnement piétonnier et la facilitation de la circulation des bus sans pour autant entraver la circulation du trafic individuel.

Ce projet se base notamment sur la révision du réseau de collectrices et sur une inversion des priorités dans les parties les plus attractives du centre-ville, où le trafic individuel cède sa priorité aux piétons; dans les quartiers résidentiels, les zones à vitesse limitée à 30 km/h se généralisent et enfin, l'aspect des entrées de ville est amélioré.

Le Plan directeur de la mobilité urbaine a été soumis aux différents services cantonaux. La synthèse de leurs préavis a été formulée par le Service de l'aménagement du territoire de la manière suivante :

" (...) Vu les considérations qui précèdent, après la prise en compte des remarques formulées et de la pesée des intérêts en présence et vu l'absence de contradictions avec la Conception directrice cantonale des transports collectifs et d'éventuels autres projets cantonaux, nous formulons un préavis favorable au plan directeur de la mobilité urbaine.

Vu la fonction de coordination d'un plan directeur, ce préavis favorable est conditionné à ce que ce document soit considéré comme une "première partie de plan directeur" et que les autorités communales s'engagent à préciser leur stratégie de gestion de la mobilité et notamment le développement du réseau des transports publics urbains dans une seconde partie, qui devra également être soumise à l'approbation du canton. (...)"

Les remarques de détail des différents services ont été reprises dans la version finale du Plan directeur de la mobilité urbaine et le dossier a été soumis à l'approbation du chef du Département de la gestion du territoire.

Les plans directeurs sectoriels souhaités par le canton, en particulier en ce qui concerne les transports publics et l'application de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) et de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir) seront entrepris en temps utile. Ils ne sont cependant pas un préalable indispensable à la mise en œuvre de la plupart des réaménagements esquissés dans le Plan directeur de la mobilité urbaine.

CONCLUSIONS

Dès le début de la présente législature, le Conseil communal s'est préoccupé de l'importance croissante des questions concernant la mobilité, puisque c'est en octobre 2000 qu'il a confié à la C.E.A.T. le mandat d'établir, en collaboration avec les services communaux, un nouveau plan directeur. Un travail considérable a ainsi été accompli, permettant, moins de deux ans plus tard, de vous soumettre le dossier.

Ce nouveau Plan directeur de la mobilité urbaine permettra, nous l'espérons, de sortir enfin de l'impasse dans laquelle s'est trouvée la question des transports à La Chaux-de-Fonds ces dernières années. Les études préalables au Rapport justificatif, en particulier celle de l'IRER, montrent que cette impasse provenait davantage de l'acceptation d'idées toutes faites ("le Chaux-de-fonnier est un automobiliste irréductible", les gens ne se déplacent plus à pied"...) que de difficultés objectives de circulation.

Notre ville a la particularité d'être largement épargnée par le trafic de transit. Le trafic pendulaire, tout important qu'il soit, devrait pouvoir être géré en collaboration avec le Canton. Même si le dossier de la future H20 est devenu préoccupant, le Plan directeur de la mobilité urbaine s'attache principalement à gérer le 70% du trafic total que constitue le trafic interne à la ville. La H20 n'en est pas l'élément majeur. Lorsque le tracé définitif sera connu, des mesures d'harmonisation de celui-ci avec les nouveaux projets communaux devront être étudiées.

Les expériences passées ont montré qu'il était vain de chercher à réaménager les lieux sensibles, tels le Pod ou la Place de la Gare, tant que des objectifs politiques clairs n'avaient pas été déterminés. Le présent Plan directeur est l'occasion de fixer ces objectifs, qui permettront de modifier par étapes la physionomie de la ville afin de l'adapter aux comportements réels de nos concitoyens.

L'approbation de ce Plan directeur de la mobilité urbaine par votre Conseil permettra au Conseil communal de revenir rapidement avec des propositions de réalisations, en particulier en ce qui concerne le réaménagement du centre-ville, par des zones piétonnes et de zones de rencontre, ainsi que pour la création d'un réseau cyclables et le réaménagement des quartiers d'habitation. Mais il est pour cela nécessaire de disposer d'un plan fixant clairement les objectifs à atteindre et le type de mesures à mettre en œuvre. Ce plan recoupe à l'évidence une bonne partie des propositions de la Commission prospective et doit ainsi contribuer à leur réalisation.

C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, nous vous proposons

1) d'approuver le présent rapport.

2) de classer les motions suivantes :

- Motion de M. Charles Faivre concernant les problèmes découlant de la circulation et du parcage en ville (février 1998, PV CG p. 2111),
- Motion de M. Pierre Golay relative à la création d'une zone piétonne (décembre 1998, PV CG p. 3093).

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

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

Les annexes peuvent être consultées au Service d'urbanisme.