



## **Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à une demande de crédit de CHF 2'400'000.- et de crédit supplémentaire de CHF 405'000.- pour la mise en conformité selon le standard LHand des arrêts de bus prioritaires**

---

Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux,

### **1. Introduction**

---

Le développement des transports publics s'inscrit dans une logique de durabilité, tant au niveau environnemental que social.

Afin de soutenir l'intégration dans la société des personnes touchées dans leur santé, la Confédération s'est munie, au 1<sup>er</sup> janvier 2003, d'une loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes en situation de handicap (LHand). Cette loi prévoit notamment la mise en conformité des arrêts de transports publics en vue d'en améliorer l'accessibilité.

Le législateur fédéral a fixé une échéance au 31 décembre 2023 pour procéder à une mise en conformité. Cette échéance se rapprochant, il s'agit pour nous de procéder à nos assainissements, sachant qu'une participation cantonale peut désormais être perçue.

Le présent rapport vous demande donc d'accepter un crédit de CHF 2'400'000.- pour la mise en conformité d'une trentaine d'arrêts de bus jusqu'à l'échéance du 31 décembre 2023.

### **2. Historique**

---

En décembre 2002, le législateur fédéral acceptait la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand). Entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2003, celle-ci prévoit notamment l'amélioration de l'accessibilité des transports publics aux personnes en situation de handicap (mobilité réduite en raison de difficultés des membres inférieurs, de la vue, etc.). Ainsi, la généralisation des arrêts de bus à bordures d'accostage hautes doit permettre d'assurer et de renforcer l'autonomie des personnes atteintes dans leur santé en garantissant une chaîne de transport complète.

Au vu des échéances, et conscient de la situation, le Canton a mis sur pied un groupe de travail, composé de représentant·e-s des milieux associatifs, des communes et de technicien·ne-s afin de déterminer ensemble une stratégie pour tendre vers la réalisation des objectifs fédéraux. En effet, si le territoire neuchâtelois comprend environ un millier de quais d'arrêt de bus, moins de 10% répondait, en 2017, aux normes LHand.

La planification et les objectifs d'assainissement ont donné lieu à une analyse sur la base d'un rapport « coût/utilité ». Celui-ci est consultable, au même titre que différents documents, sur le site <https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Pages/LHand.aspx>. De manière succincte, ce rapport se basait sur les considérations suivantes :

le calcul de l'utilité comprend quatre critères sujets à pondération, à savoir :

- le potentiel de fréquentation ;
- la présence d'équipements et d'établissements publics ;
- la fonction d'interface ;
- le nombre moyen de montées et descentes effectives.

Le calcul des coûts se base, quant à lui, sur des standards cantonaux. Ces valeurs ne représentent pas un montant financier mais plutôt une valeur numérique indiquant le poids de l'investissement à consentir. Toutefois, cette valeur est approximative car elle se base sur une moyenne cantonale.

Après analyse, trois degrés de priorisation ont été déterminés en collaboration avec l'ensemble des protagonistes (service des transports, communes, associations et bureau d'ingénieurs) :

- Priorité I : Hautement prioritaire et subventionnable
- Priorité II : Prioritaire et subventionnable sous conditions
- Priorité III : Ne devra être assainie qu'en cas d'opportunité.

En effet, la LHand dispose qu'il est possible de renoncer à une mise en conformité d'un point d'arrêt de bus lorsque le bénéfice attendu n'est pas proportionnel au coût économique engendré. Le seuil a été fixé à 0.2. La mise en conformité des arrêts tombant sous le degré de priorité III (<0.2) n'est donc légalement pas requise. Néanmoins, si une opportunité se présente (travaux routiers à proximité), un assainissement pourra être effectué.

Après un travail d'inventorisation particulièrement conséquent, une stratégie et une planification ont donc pu être élaborées. Au vu de l'urgence, et après négociation avec l'État, l'octroi d'une subvention cantonale à hauteur de 20% a été arrêtée. En date du 25 juin 2019, le Grand Conseil validait une enveloppe de 7 millions de francs allouée aux communes couvrant le 20% du montant d'assainissement des arrêts prioritaires, plafonné à CHF 20'000.- par arrêt.

Le 12 février 2020, le Département du développement territorial et de l'environnement (ci-après : DDTE) prenait un règlement sur l'octroi de ce subventionnement. Les arrêts classés en priorité I et II assainis avant le 31 décembre 2023 pourront ainsi bénéficier de cette participation financière. Toutefois, comme le mentionne le règlement cantonal, le nombre d'arrêts éligible à une subvention ne peut excéder le nombre d'arrêts classé en priorité I.

Le 10 juin 2020, le DDTE a convié toutes les communes du Canton à une présentation des standards cantonaux à appliquer et des règles permettant un subventionnement cantonal.

Du côté communal, nous avons repris le dossier transmis par le Canton et contrôlé avec la priorisation proposée qui, dans l'ensemble, était pertinente. Un mandataire a constitué un dossier de pré-étude d'une trentaine de points d'arrêts avec schémas de principe.

### **Résumé de l'historique du projet**

2017

- création d'un groupe de travail par le Canton avec différents groupes d'intérêt ;
- standards cantonaux ;
- priorisation des points d'arrêts.

2019

- 25 juin, date de l'adoption par le Grand Conseil d'un crédit d'engagement de 7 millions de francs.

2020

- 10 juin, séance de présentation aux communes par le DDTE.

2021

- étude de faisabilité en prévision de la rédaction du présent rapport ;
- liste des priorisations des arrêts pour prise de position à la commission technique.

2022

- présentation à la commission technique ;
- demande de crédit au Conseil général ;
- établissement des plans de projet et appel d'offres ;
- séance de présentation des projets aux autorités cantonales et transporteurs ;
- premières mises en conformité.

2023

- deuxième phase d'étude et de mise en conformité ;
- 31 décembre, date-butoir pour la mise en conformité des points d'arrêts de bus.

2024

- finitions.

### 3. Situation à La Grande Béroche

À l'heure actuelle, La Grande Béroche bénéficie de trois lignes interurbaines, couvrant une bonne partie de son territoire :

612 : **Boudry** (Littorail) – Bevaix - Chez-le-Bart – Gorgier – **Gorgier-St-Aubin** (Gare)

630 : **Gorgier-St-Aubin** (Gare) – Vaumarcus – Concise – Onnens – Bonvillars – Champagne – Grandson – **Yverdon-les-Bains** (Gare)

640 : **Provence** – Montalchez – Fresens – Vernéaz – Vaumarcus – St-Aubin Sauges – Montalchez – **Gorgier-St-Aubin** (Gare) (configuration variable en fonction des horaires)

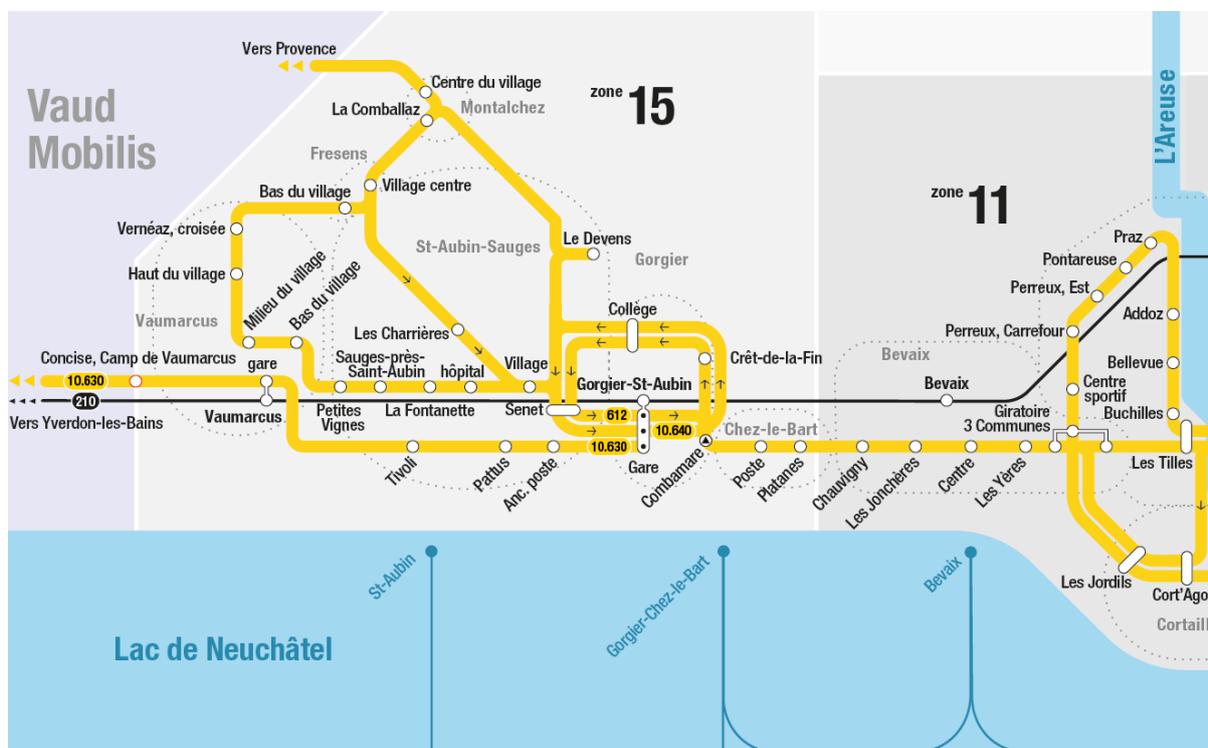


Figure 1 La Grande Béroche comprend 56 arrêts de bus

À l'échelle du Canton, le service de bus nocturnes « Noctambus » est actif durant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

Actuellement, La Grande Béroche bénéficie d'une ligne dédiée :

152 : **Neuchâtel** (Place Pury) – Auvernier – Colombier – Areuse – Cortailod – Boudry – Bevaix – Chez-le-Bart – Gorgier – St-Aubin – Sauges – **Vaumarcus**

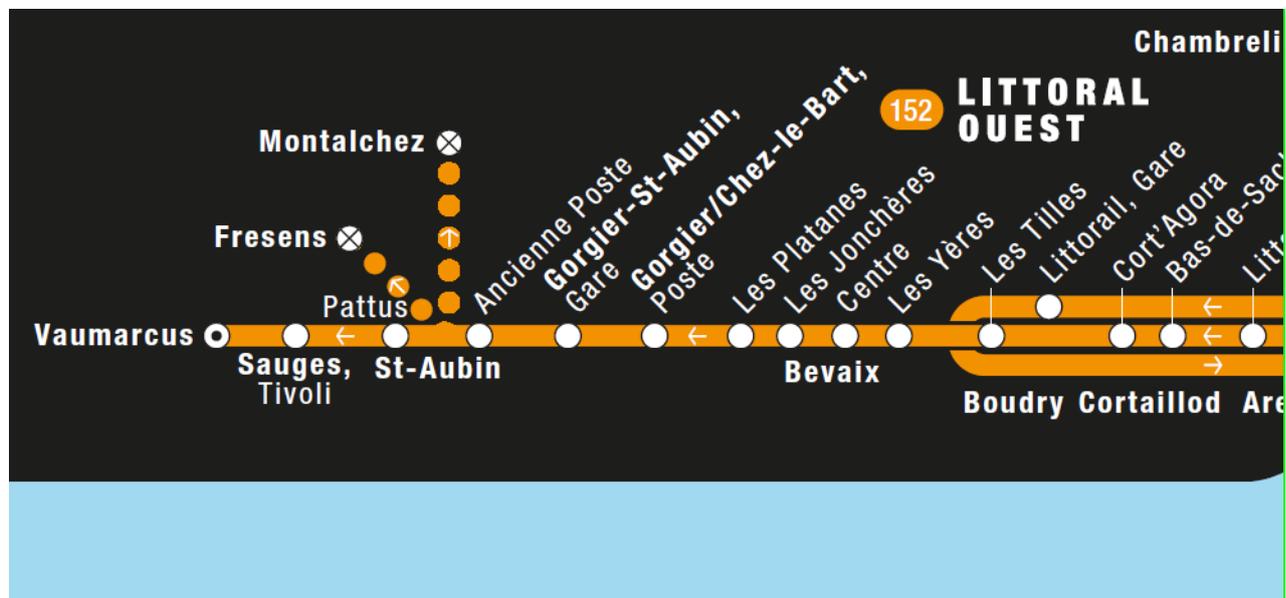


Figure 2 ligne n°152 du « Noctambus »

En terme de fréquentation, l'étude de trafic communal (Transitec, juin 2020) nous fournit les données suivantes :

#### Ligne 612 :

elle est bien fréquentée avec 2'715 montées/descentes par jour avec notamment 490-590 passager·ère·s journalier·ère·s entre la gare de Gorgier-St-Aubin et le plateau de Boudry.

#### Ligne 630 :

elle est fréquentée significativement par 1'740 montées/descentes par jour avec notamment 150 passager·ère·s journalier·ère·s entre la gare de Vaumarcus et la gare de Gorgier-St-Aubin.

#### Ligne 640 :

plus modeste, elle est fréquentée par 425 montées/descentes par jour mais avec notamment 155 passager·ère·s journalier·ère·s entre Sauges et la gare de Gorgier-St-Aubin.

Le réseau de la commune comprend 56 arrêts (un arrêt correspond à un point d'arrêt dans une seule direction). Quatre arrêts répondent pour l'heure aux normes fédérales, notamment ceux réalisés à Bevaix le long de la route cantonale. Ce taux relativement faible est néanmoins similaire à celui de la plupart des collectivités publiques neuchâteloises. Parmi ceux-ci, 24 arrêts se trouvent en priorité I et pourront par conséquent bénéficier d'un subventionnement. Les arrêts en priorité II se montent quant à eux à 20.

En reprenant le règlement cantonal cité plus haut, un maximum de 24 arrêts pourra bénéficier d'un subventionnement sur un total de 44 arrêts subventionnables (total des priorités I et II).

Parmi ces derniers, 32 arrêts ont été analysés et font l'objet d'une étude de faisabilité avec un premier chiffrage estimatif des coûts.

Pour aboutir à cette sélection parmi les arrêts devant être mis en conformité de manière proportionnée, les quais situés dans l'emprise de projet en cours d'étude ont été retirés.

Notamment les arrêts dans le secteur de la gare de Gorgier – St-Aubin (plan directeur sectoriel), celui situé au bas du chemin des Charrières (amélioration de l'accès en étude), les deux points d'arrêt au centre de Bevaix (réorganisation du carrefour en étude), mais encore ceux situés dans le secteur de la prochaine zone de rencontre de Montalchez. En effet, ces travaux de correction seront intégrés dans la réflexion d'ensemble et ne peuvent pas être traités séparément.

Effectivement, si la planification et la priorisation se veulent structurantes, elles nécessitent néanmoins des interventions s'inscrivant dans une démarche pragmatique tenant compte des opportunités d'intervention en parallèle de plus gros travaux ou concepts globaux.

S'agissant du matériel roulant, il est adapté aux spécificités du territoire communal. Les différentes lignes intra localités sont desservies par des bus type « Maxi » de 12 mètres, ainsi que des « Minibus » à destination de Fresens. Aux heures de pointes, les lignes 612 et 630 sont parcourues par des bus articulés de 18.75 mètres. À noter que la longueur des quais comprend une marge afin de favoriser les manœuvres d'approche du bus ou l'adaptation à futur du matériel roulant.

Les dimensions du matériel roulant sont donc en corrélation avec l'assainissement des quais, mais aussi le besoin des usager·ère·s et professionnel·le·s des transports. Même si différentes dimensions sont possibles et favorisées selon la spécificité de chaque arrêt, le standard privilégié, en accord avec le Service cantonal des transports, sera de :

- hauteur : 22 cm ;
- longueur :
  - 12 m pour bus simple ;
  - 18 m pour bus articulé ;
- largeur : 2 m.

Il est à noter qu'une analyse plus fine, tant au niveau des devis que de la priorisation, sera effectuée pour chaque arrêt et selon les opportunités.

Cependant, les autorités cantonales ne prévoient pas de revoir l'inventaire de priorisation. Le ratio utilité/coût, calculé et validé par l'ensemble des protagonistes cité plus haut, indique que la mise aux normes de l'ensemble des priorités I et II reste économiquement proportionnée vis-à-vis du bénéfice escompté. Légalement, seuls les arrêts en priorité III ne sont pas soumis à une mise aux normes.

L'enveloppe qui vous est proposée se monte à CHF 2'400'000.- HT, avec une participation cantonale de 20%, soit un montant net de CHF 480'000.- pour les trois prochaines années. En effet, le canton subventionne les travaux à hauteur de 20% mais au maximum CHF 20'000.- par arrêt et à concurrence du nombre d'arrêt en priorité I, soit pour notre commune au maximum 24 arrêts.

## 4. Chantiers

---

Les interventions consisteront en la reprise complète des revêtements bitumineux et du sol de fondation d'une trentaine d'arrêts de bus. La pose de nouvelles bordures hautes protégeant les pneus et la réalisation de raccord entre les nouveaux quais seront effectuées. Un marquage tactilo visuel sera posé sur la zone d'attention (porte avant des bus).

Chaque mise en conformité durera environ entre deux et quatre semaines et pourra s'effectuer parallèlement à d'autres chantiers. Des annonces seront au préalable posées sur les arrêts concernés et les perturbations potentielles sur les lignes donneront lieu à une coordination avec les sociétés de transports.

## 5. Conclusion

---

Le crédit demandé porte sur la mise en conformité d'une trentaine d'arrêts communaux. Ce montant comprend l'établissement des plans, l'installation de chantiers, les travaux de génie civil, les interventions précitées, les divers et imprévus.

L'établissement des plans et des différentes coupes seront réalisés par un mandataire, sur la base des standards requis. Au vu du montant de chaque objet, des standards appliqués et connus, ainsi que des travaux de génie civil requis, un taux d'amortissement de 2% sera appliqué et, ce, en conformité avec la législation.

Ce crédit cadre permettra une meilleure réactivité et proactivité dans la réalisation de cette multitude de chantiers. Des économies d'échelle, notamment au niveau des bordures, pourront également être effectuées. En conformité avec la loi sur les marchés publics, la procédure d'octroi s'effectuera sur invitation ou de gré à gré selon les opportunités (installation de chantier à proximité). Des lots de 4 à 6 objets seront déterminés et mis en soumission sur la base d'une procédure de gré à gré.

La commission financière a été consultée le 24 janvier 2022 et a émis un préavis favorable à cette dépense. Le montant de CHF 795'000.- de dépenses initialement prévu en 2022 sera porté à CHF 1'200'000.-. Un crédit budgétaire supplémentaire de CHF 405'000.- est demandé.

La commission technique a, quant à elle, été consultée le 25 janvier 2022. Après le retrait de 5 arrêts de bus et la demande de lui présenter des variantes sur 3 autres, elle a émis un préavis favorable.

Les arrêts de bus retirés ou qui demandent une étude supplémentaire figurent sur le plan de situation du présent rapport. Les devis et les plans précis ne sont pas transmis au Conseil général mais le chef de dicastère se tient à disposition pour toute demande de précisions.

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal vous demande de bien vouloir accepter la demande de crédit de CHF 2'400'000.- pour la réalisation de ce projet.

En se tenant à votre disposition pour toute information complémentaire, le Conseil communal vous prie d'agréer, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, ses salutations distinguées.

Saint-Aubin-Sauges, le 2 février 2022

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
Le président,                      Le chef de dicastère  
Hassan Assumani                      Maxime Rognon

**Annexes :** Plan de situation  
Présentation du Canton



**Arrêté relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 2'400'000.- et de crédit supplémentaire de CHF 405'000.- pour la mise en conformité des arrêts de bus selon le standard LHand**

**Le Conseil général de la commune de La Grande Béroche,**

vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964 ;  
vu la loi sur les finances de l'Etat et des communes, du 24 juin 2014 ;  
vu le règlement sur les finances, du 14 septembre 2020 ;  
vu le rapport du Conseil communal, du 2 février 2022 ;

**arrête :**

- Art. 1<sup>er</sup> :** Un crédit d'engagement de CHF 2'400'000.- est accordé au Conseil communal pour la mise en conformité de 27 arrêts de bus selon le standard LHand.
- Art. 2 :** Le montant de la dépense sera porté aux comptes des investissements dans le chapitre « 6150 Travaux publics » et amorti conformément à la loi au taux de 2%/an.
- Art. 3 :** Le Conseil communal est autorisé à engager un crédit budgétaire supplémentaire pour le compte des investissements 2022, d'un montant de CHF 405'000.-, pour réaliser l'investissement ci-dessus.
- Art. 4 :** Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.
- Art. 5 :** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui deviendra exécutoire à l'expiration du délai référendaire.

Saint-Aubin-Sauges, le 21 février 2022

AU NOM DU CONSEIL GÉNÉRAL

Le président,  
Jean Bergamin

La secrétaire,  
Donatella Vantaggio