



Commune de
Val-de-Ruz

MISE EN CONFORMITÉ L'HAND DES ARRÊTS DE BUS

Rapport au Conseil général relatif à une demande de
crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

Version : 1.0 - TH 480263

Auteur : Conseil communal

Date : 03.02.2021



Table des matières

1.	Résumé.....	5
2.	Définition des classes de priorité par le Canton	5
2.1.	Priorité I.....	7
2.2.	Priorité II.....	7
2.3.	Priorité III.....	7
3.	Bref rappel des faits	7
3.1.	Historique.....	7
3.2.	Investigations préliminaires réalisées	8
3.2.1	Identification des arrêts prioritaires	8
3.2.2	Inspection des ouvrages.....	8
3.2.3	Analyse de conformité	8
3.2.4	Avant-projets individualisés	8
3.2.5	Intégration des remarques du SCTR et du SPCH	8
4.	Appréciation et objectifs.....	9
4.1.	Appréciation.....	9
4.1.	Objectifs	9
5.	Travaux : nature et coût.....	9
5.1.	Standard des arrêts	9
5.2.	Descriptif des travaux.....	10
5.2.1	Catégorie 1 : quasi-conformité.....	11
5.2.2	Catégories 2 : modifications mineures ou facilement réalisables.....	11
5.2.3	Catégorie 3 : modifications majeures, emprises importantes ou modification de la circulation	12
5.2.4	Catégorie 4 : mesures disproportionnées	13
5.3.	Coût des travaux	14
5.3.1	Détail des coûts pour travaux de mise en conformité des arrêts	15
5.3.2	Coûts de mise en conformité	16
6.	Planification des travaux	16
6.1.	Procédure.....	16



Mise en conformité LHand des arrêts de bus Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

7.	Calendrier et planification.....	17
8.	Conséquences financières.....	17
8.1.	Compte des investissements.....	17
8.2.	Charges d'exploitation nouvelles assumées par la Commune.....	18
9.	Impact sur le personnel communal	18
10.	Vote à la majorité simple du Conseil général	18
11.	Conclusion.....	19
12.	Projet d'arrêté.....	20
13.	Annexes.....	21

Liste des figures

Figure 1 : Définition des classes de priorité par le Canton.....	6
Figure 2 : Longueur minimale requise de la zone de manœuvre : 8m.....	10
Figure 3 : Arrêts catégorie I.....	11
Figure 4 : Arrêts catégories II	12
Figure 5 : Arrêts catégorie III.....	13
Figure 6 : Arrêts avec mesures disproportionnées	13
Figure 7 : Standards d'aménagement – « BordHt/12m » et « BordHT/18m »	21
Figure 8 : Standards d'aménagement – « BordHt/Part ».....	22
Figure 9 : Standards d'aménagement – « BordMin/12m » et « BordMin/18m ».....	23
Figure 10: Standards d'aménagement – « BordMin/Part »	24
Figure 11 : Val-de-Ruz est, vue générale.....	25
Figure 12 : Val-de-Ruz ouest, vue générale	26

Liste des tableaux

Tableau 1 : Détail des coûts par arrêt	15
Tableau 3 : Coûts mise en conformité	16
Tableau 4 : Charges d'exploitation nouvelles assumées.....	18



Liste des abréviations principales

Abréviation	Signification	Abréviation	Signification
DIDOK	<i>DIDOK est l'abréviation allemande de l'expression « documentation des services ». Cette base de données fournit un extrait de tous les points d'exploitation valables en Suisse (y compris les arrêts) et éléments d'un point de transport (bordures et zones d'arrêt).</i>	SCTR	<i>Service cantonal des transports</i>
PFT	<i>Plan financier et des tâches</i>	SPCH	<i>Service cantonal des ponts et chaussées</i>
LCo	<i>Loi sur les communes, du 21 décembre 1964</i>	UA	<i>Unité administrative</i>
LHand	<i>Loi sur l'égalité pour les handicapés, du 13 décembre 2002</i>		



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

1. Résumé

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Cette loi vise, entre autres, à garantir aux personnes en situation de handicap des transports publics adaptés à leurs besoins. Le concept de mise en œuvre de la LHand prévoit ainsi que tous les ouvrages, installations et véhicules doivent être adaptés, suivant un principe de proportionnalité, au plus tard à la fin de l'année 2023.

Si la loi se réfère explicitement aux personnes en situation de handicap, l'amélioration induite par la mise en conformité des arrêts a aussi un impact positif sur l'ensemble de la population, en particulier les personnes à mobilité réduite (par exemple les personnes âgées, avec une poussette ou un chariot). Ainsi, elle contribue également à renforcer l'attractivité des transports publics.

Une étude de la situation a permis de constater que seule une minorité des points d'arrêts respecte les exigences de la LHand. Une mise en conformité des ouvrages restants est donc nécessaire. En 2017, la création d'un groupe de travail par le Canton avec les différents groupes d'intérêt a permis de définir les standards cantonaux et la priorisation des points d'arrêts. Les communes ont bien entendu été consultées. Une expertise cantonale a été réalisée afin de classer les arrêts de bus du canton, par degrés de priorité, selon le principe de proportionnalité, puis transmise aux communes, dans un souci de cohérence au niveau du territoire cantonal.

Sur proposition du Conseil d'État, le Grand Conseil a adopté le 25 juin 2019 un crédit d'engagement de CHF 7 millions pour le soutien financier des communes. Le montant de chaque subvention s'élève à 20% de la valeur des travaux de mise en conformité (hauteur des bordures, largeur et longueur des quais), avec un plafond à CHF 20'000 par point d'arrêt. Les conditions d'octroi de la subvention sont détaillées dans le règlement de mise en œuvre¹.

La mise en conformité ne concerne que les arrêts de priorité I et II qui peuvent bénéficier d'une subvention. Pour les arrêts de catégorie III, des travaux devraient également être entrepris à futur, mais non subventionnés.

2. Définition des classes de priorité par le Canton

Sur la base des différents éléments énoncés précédemment, trois classes de priorité ont été définies (figure 1).

¹ https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Documents/2020_RDDTE_LHand.pdf



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

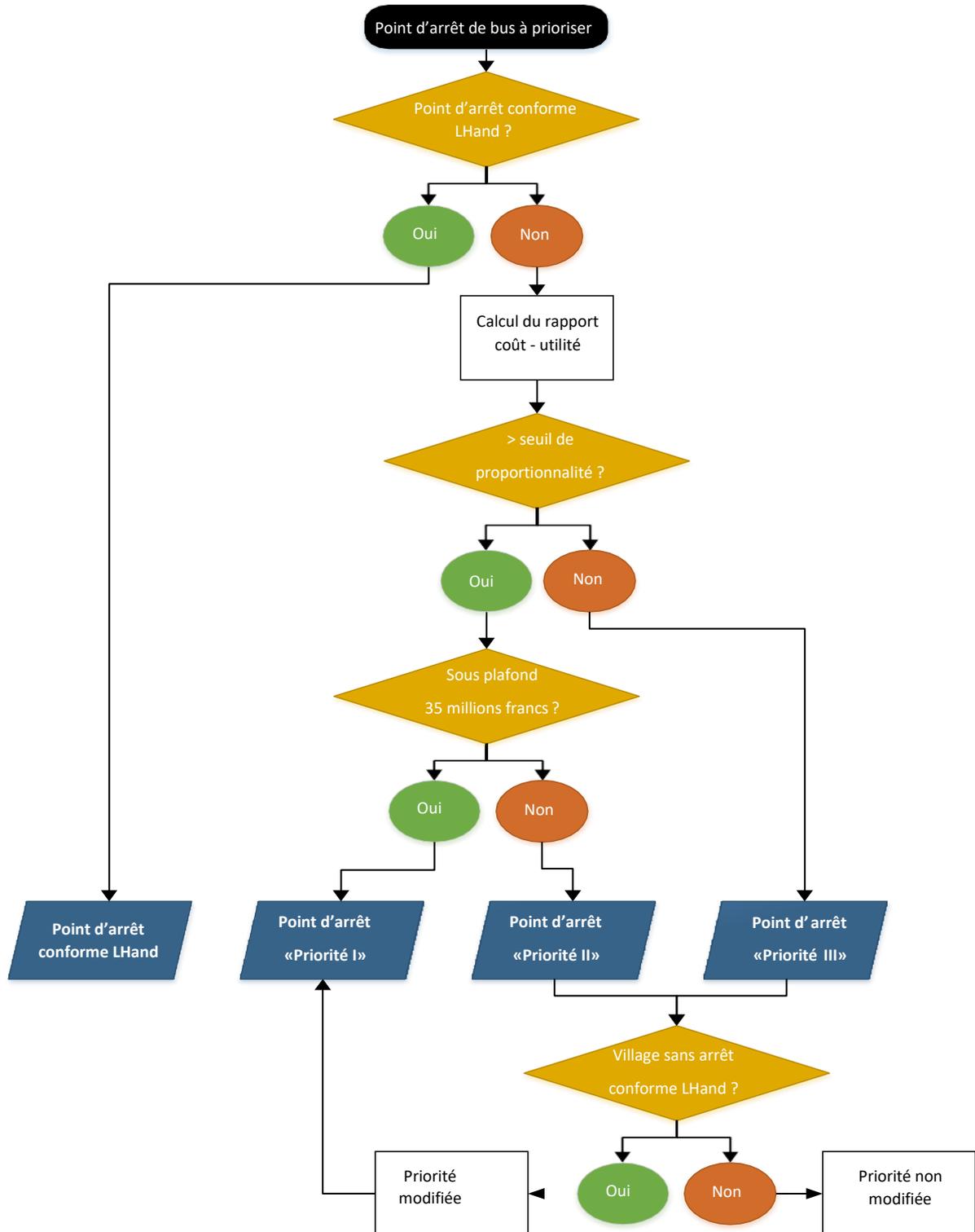


Figure 1 : Définition des classes de priorité par le Canton



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

2.1. Priorité I

Les points d'arrêt classés en priorité I sont à mettre en conformité d'ici au 31 décembre 2023, conformément à l'obligation légale fixée dans la LHand. Dans cette catégorie, se trouvent les points d'arrêt :

- avec un rapport utilité-coût supérieur ou égal à 0.7, ce qui correspond à un montant total de CHF 35 millions de francs d'investissements au niveau cantonal ;
- permettant d'assurer une desserte de l'ensemble du territoire cantonal (au minimum un arrêt de bus bidirectionnel – soit deux points d'arrêt – par village).

2.2. Priorité II

Les points d'arrêt classés en priorité II sont également à mettre en conformité d'ici au 31 décembre 2023, conformément à l'obligation légale. Il est néanmoins admis que cette dernière est moins urgente et devra se faire après la mise en conformité des points d'arrêt classés en priorité I. Dans cette catégorie, se trouve le solde des points d'arrêt avec un rapport utilité-coût supérieur au seuil de proportionnalité (> 0.2).

2.3. Priorité III

Les points d'arrêt en priorité III se situent en-dessous du seuil de proportionnalité (rapport utilité-coût \leq 0.2). Il n'est pas formellement requis de les modifier. Toutefois, leur mise en conformité se fera au gré des opportunités.

3. Bref rappel des faits

3.1. Historique

Val-de-Ruz compte 76 arrêts de bus. Sur ce nombre, l'analyse réalisée par le Canton en 2017 a identifié que seuls deux étaient conformes, au regard de la nouvelle législation, et que 65 arrêts sont en prédominances I et II. Fort de ce constat, le Conseil communal s'est attaché les services d'un bureau d'ingénieurs avec pour objectif de détailler les interventions nécessaires à la mise en conformité des arrêts de bus de la Commune en fonction de la faisabilité, de la synergie et de la stratégie économique à moyen terme pour leurs mises en œuvre.

Le mandat avait pour mission d'identifier les priorités, d'inspecter les ouvrages et d'analyser les conformités. Sur la base de cette expertise, des avant-projets individualisés ont été esquissés et soumis pour remarques au service cantonal des transports (SCTR) et au service des ponts et chaussées (SPCH), avant d'être présentées, pour approbation, aux unités administratives (UA) de la mobilité et des travaux publics.



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

Afin de pouvoir présenter à votre Autorité une demande de crédit globale échelonnée sur trois ans permettant la mise aux normes des arrêts concernés, les avant-projets ont été chiffrés sur la base de prix concurrentiels déposés en 2020 pour la réfection d'arrêts similaires.

3.2. Investigations préliminaires réalisées

3.2.1 Identification des arrêts prioritaires

La liste des arrêts étudiés est basée sur ceux inscrits dans la liste de priorité I en tenant compte des haltes faisant actuellement l'objet de travaux de réfection ou d'études. À l'issue de cette première analyse, sur les 65 arrêts recensés par le Canton, 43 ont été identifiés comme prioritaires, quelques autres étant déjà mis en conformité via des chantiers ou en passe de l'être.

Dans le détail, 35 arrêts ont été identifiés en priorité I et huit arrêts en priorité II.

3.2.2 Inspection des ouvrages

L'inspection des arrêts a été effectuée les 15 et 16 septembre 2020 pour les arrêts principaux ainsi que le 1^{er} octobre 2020 pour les arrêts complémentaires.

3.2.3 Analyse de conformité

L'inspection des ouvrages a permis d'élaborer des fiches de conformité vérifiant que les adaptations, notamment la hauteur de bordure, la largeur et la longueur de quai, étaient réalisables de manière pragmatique dans le contexte local.

3.2.4 Avant-projets individualisés

Sur la base des fiches de conformité, des avant-projets ont été esquissés. Pour ne pas générer de coûts supplémentaires et devoir déplacer les passages piétons éclairés existants, des solutions ont été discutées avec les UA communales. Au final et pour respecter les normes émises par le Canton, seul le projet d'aménagement de Savagnier sera dépendant à la création d'un passage piétonnier.

3.2.5 Intégration des remarques du SCTR et du SPCH

Les avant-projets ont été soumis à l'approbation des services cantonaux concernés, soit le SCTR et le SPCH. Ces derniers ont formulé diverses remarques concernant notamment la sécurité, la visibilité et les cheminements des piétons. Ces remarques ont été intégrés à la préparation de la présente demande de crédit.



4. Appréciation et objectifs

4.1. Appréciation

Le débat sur l'adaptation des infrastructures publiques aux personnes en situation de handicap et avec mobilité réduite date de plus de 20 ans. Il a fallu de nombreuses discussions et des décisions parfois tardives pour arriver à l'application concrète de mesures en faveur des personnes concernées. Cela permet également de renforcer l'attractivité des transports publics.

Le Grand Conseil a adopté un crédit d'engagement en juin 2019, dans le cadre de son programme d'impulsion, lui permettant de soutenir les communes par une subvention à l'investissement afin d'accélérer la mise en conformité des arrêts de bus.

La date butoir du 31 décembre 2023 oblige à effectuer les investissements nécessaires pour répondre aux exigences de la LHand. Il paraît donc opportun de réaliser ces travaux et d'échelonner les dépenses liées à cet objet sur trois ans, sans négliger les calculs de coûts et d'efficacité.

4.1. Objectifs

La présente demande de crédit-cadre vise à mettre en conformité LHand les arrêts de bus et à répondre ainsi aux prescriptions fédérales d'accessibilité de manière autonome pour tous.

C'est aussi un changement de paradigme pour aller vers l'arrêt sans obstacle, à savoir sortir d'une vision médicale du handicap centrée sur la déficience individuelle (ou invalidité) en mettant l'accent sur l'interaction entre les conditions posées par l'environnement sociétal (infrastructures, etc.) et les capacités de la personne. Cette interaction génère une situation de handicap et l'objectif vise une égalité de traitement pour tous les usagers.

5. Travaux : nature et coût

5.1. Standard des arrêts

Au chapitre 13 du présent rapport, aux figures 7 à 10, vous trouverez les fiches d'aménagement techniques des standards LHand. Elles peuvent être résumées ainsi :

- **Longueur du quai entre 12 m et 18 m**
Un quai à 8 m peut être accepté (uniquement à l'avant du quai, permettant ainsi l'accès aux portes avant/milieu).
- **Bordure à 22 cm**
Un minimum de 16 cm peut être accepté exceptionnellement si les contraintes spatiales ou constructives l'exigent. La largeur du quai devra alors respecter une largeur de 2.90 m minimum (norme VSS 640 075 « Circulation sans obstacles »).



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

- **Largeur à 2 m** (exigence normative)
Dérogation à 1.4 m sous conditions. Des exceptions au cas par cas peuvent être évaluées en concertation avec les acteurs concernés (communes, associations, Canton).
- **Pente à 6%**
Un maximum à 10% peut être accepté si des contraintes spatiales ou constructives l'exigent (norme VSS 640 075 « Circulation sans obstacles »).

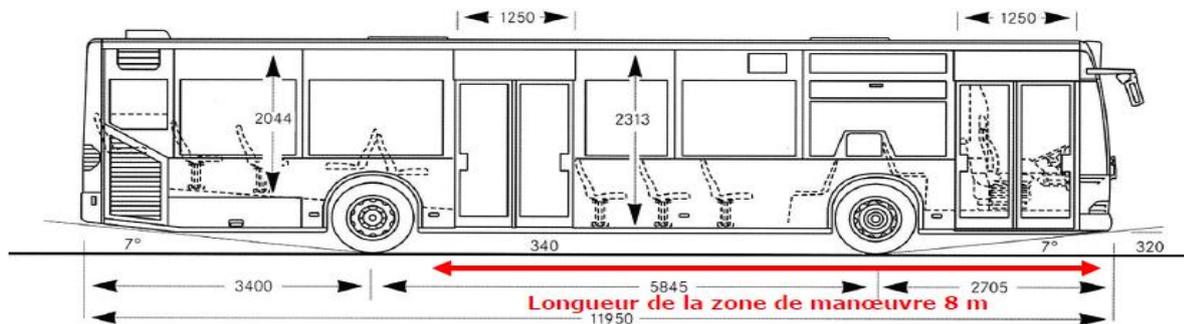


Figure 2 : Longueur minimale requise de la zone de manœuvre : 8m

5.2. Descriptif des travaux

L'inspection et le diagnostic des arrêts de bus a permis de les classer en différentes catégories selon le degré d'intervention nécessaire à leur mise en conformité et leur faisabilité.

En fonction des emplacements et de leur configuration actuelle, les travaux vont d'un simple rehaussement de bordures à un élargissement ou rallongement de quai ou à un simple marquage.

Pour la lisibilité des tableaux qui suivent, les lettres A, B et C font référence à la longueur du quai, à savoir :

- A :** quai de 8 m
- B :** quai de 12 m
- C :** quai de 18 m

Le chiffre de la première colonne fait référence à l'emplacement de l'arrêt que l'on retrouve sur les plans « Vue générale de Val-de-Ruz » du chapitre 13 du présent rapport, aux figures 11 et 12.

Les champs en surbrillance bleue indiquent que les arrêts sont déjà munis de bordures hautes dont la hauteur se situe entre 16 cm et 22 cm, ce qui est toutefois conforme puisque les largeurs des quais pour ces arrêts sont suffisantes (2.90 m). Les standards indiqués en rouge signifient qu'une dérogation aux standards cantonaux est nécessaire.



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

5.2.1 Catégorie 1 : quasi-conformité

Les arrêts ont été refaits récemment et sont conformes à la LHand, moyennant une adaptation des standards, conformément aux dispositions de la loi.

Sept arrêts de bus entrent dans cette catégorie :

NO	DIDOK	Nom Arrêt	Direction	Standard	Priorité
8	8579608	Fontainemelon, sous l'Usine	Villiers	A* (17cm x 8m x 2,90m)	Priorité 1
9	8579606	Fontaines NE, Les Bassins	Villiers, Les Hauts-Geneveys, Cernier	A* (17cm x 8m x 2,90m)	Priorité 1
17	8504257	Fontaines NE, Le District	Villiers, Cernier	C* (17cm x 18m x 2,90m)	Priorité 1
20	8579637	Savagnier, Les Prayes	Cernier Centre	B* (17cm x 12m x 2,90m)	Priorité 1
27	8579615	Villiers, La Champey	Villiers	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
P7	8579610	Cernier, Crêt Debély	Villiers	A* (17cm x 8m x 2,90m)	Priorité 2
P8	8579615	Villiers, La Champey	Place Pury	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 2

Figure 3 : Arrêts catégorie I

Les cinq arrêts en priorité I ne nécessitent pas d'intervention pour leurs acceptations en conformité. En revanche, des travaux de marquages (ligne continue anti-dépassement et déplacements de passages piétons) sont nécessaires pour les deux arrêts en priorité II.

5.2.2 Catégories 2 : modifications mineures ou facilement réalisables

Les arrêts ne sont pas conformes à la LHand sur les aspects principaux de la géométrie du quai et peuvent être transformés de manière simple. Bien que les concepts aient été préavisés positivement par les services cantonaux compétents, l'élaboration de projets d'ouvrages est néanmoins nécessaire pour la mise en œuvre et la demande de subventions. 27 arrêts de bus entrent dans cette catégorie :



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

NO	DIDOK	Nom Arrêt	Direction	Standard	Priorité
1	8504258	Boudevilliers, centre	Villiers, Cernier	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
2	8504258	Boudevilliers, centre	Place Pury, Rochefort	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
4	8579633	Fenin	Cernier Centre	A (22cm x 8m x 2m)	Priorité 1
5	8579633	Fenin	Place Pury	A (22cm x 8m x 2m)	Priorité 1
6	8579604	Landeyeux	Villiers	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
7	8579604	Landeyeux	Place Pury	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
10	8504252	Cernier, centre	Savagnier, Place Pury, Villiers	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
11	8504252	Cernier, centre	Cernier, Les Hauts-Geneveys	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
12	8504250	Les Hauts-Geneveys, gare	Les Hauts-Geneveys, gare	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
13	8504745	Montmollin, Route de la Tourne	Le Locle, Rochefort	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
15	8589889	Cernier, Evologia	Villiers	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
16	8504256	Villiers, centre	Villiers, Place Pury	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
18	8579637	Savagnier, Les Prayes	Place Pury	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
19	8589889	Cernier, Evologia	Place Pury	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
22	8579607	Fontaines NE, Le Pavé	Place Pury, Engollon, Rochefort	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
24	8579616	Les Hauts-Geneveys, Crêt Jura	Les Hauts-Geneveys	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
28	8579635	Saules NE	Place Pury	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
29	8579613	Dombresson, Bas des Crêts	Villiers	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
30	8583819	Coffrane, La Pelleuse	Cernier	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
31	8504257	Fontaines NE, Le District	Place Pury, Rochefort	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
32	8583819	Coffrane, La Pelleuse	Rochefort	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
35	8579610	Cernier, Crêt Debély	Place Pury, Cernier Centre	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
P1	8579609	Cernier, Bois du Pâquier	Villiers	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 2
P3	8579619	Coffrane, Rue du Collège	Rochefort, Cernier	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 2
P4	8579616	Les Hauts-Geneveys, Crêt Jura	Engollon	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 2
P5	8579634	Vilars NE	Place Pury	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 2
P6	8579635	Saules NE	Cernier Centre	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 2

Figure 4 : Arrêts catégories II

5.2.3 Catégorie 3 : modifications majeures, emprises importantes ou modification de la circulation

Les arrêts ne sont pas conformes à la LHand sur les aspects principaux de la géométrie du quai. Leurs adaptations selon les standards, principalement de longueur, occasionnent des complications diverses rendant leurs réalisations disproportionnées. En plus de la révision nécessaire des standards, la faisabilité de la réalisation de ces arrêts nécessite des modifications importantes de la circulation avec des emprises sur la chaussée, des réductions des gabarits, voire même des modifications du sens de la circulation. La sécurité des piétons y est souvent problématique et des modifications importantes aux concepts des cheminements piétonniers sont nécessaires.



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

Sept arrêts de bus entrent dans cette catégorie :

NO	DIDOK	Nom Arrêt	Direction	Standard	Priorité
3	8587854	Engollon, village	Engollon, Les Hauts-Geneveys	A (22cm x 8m x 2m)	Priorité 1
21	8579634	Vilars NE	Cernier Centre	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
26	8504252	Cernier, centre	Place Pury	C (22cm x 18m x 2m)	Priorité 1
33	8579609	Cernier, Bois du Pâquier	Place Pury	A (22cm x 8m x 2m)	Priorité 1
34	8504745	Montmollin, Route de la Tourne	Neuchâtel, Cernier	A (22cm x 8m x 2m)	Priorité 1
P2	8579608	Fontainemelon, sous l'Usine	Place Pury	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 2

Figure 5 : Arrêts catégorie III

5.2.4 Catégorie 4 : mesures disproportionnées

Les arrêts ne sont pas conformes à la LHand sur les aspects principaux de la géométrie du quai. Ils sont inexistantes ou fortement limités par la géographie locale, ce qui rend impossible leurs adaptations et leurs mises en conformité. Une pesée d'intérêts de leur utilité serait à considérer pour la proportionnalité de leur mise en œuvre. Il convient dès lors de concilier les enjeux entre les Autorités compétentes et les exploitants (TransN et Car Postal) pour réévaluer l'index d'utilité et la proportionnalité des mesures, qui sortent à priori de la demande de mise en conformité.

Deux arrêts de bus entrent dans cette catégorie :

NO	DIDOK	Nom Arrêt	Direction	Standard	Priorité
14	8579619	Coffrane, Rue du Collège	Cernier, Rochefort	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1
25	8579613	Dombresson, Bas des Crêts	Place Pury	B (22cm x 12m x 2m)	Priorité 1

Figure 6 : Arrêts avec mesures disproportionnées

Les standards indiqués en gras noir signifient que des arrêts doivent être construits de toute pièce à des emplacements n'offrant pas de dispositions sécuritaires ou proportionnées. Pour rappel, ceux indiqués en rouge signifient qu'une dérogation aux standards cantonaux est nécessaire.



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

5.3. Coût des travaux

La mise aux normes des arrêts de bus se monte à CHF 940'000, honoraires ingénieurs ainsi que divers et imprévus de 10% compris. Selon le PFT présenté à votre Autorité en décembre 2020, les travaux s'échelonnent sur trois ans.

L'évaluation des coûts de la mise en œuvre des arrêts est basée sur :

- des prix concurrentiels déposés en 2020 sur la réfection d'arrêts similaires ;
- la mise en place de bordures hautes granites ; la réfection du coffre de la chaussée si nécessaire ;
- des travaux de marquages et d'aménagements minimaux.

Ces modifications, si elles répondent en tous points aux critères cantonaux, bénéficient d'un cofinancement de 20%, mais avec un plafond à CHF 20'000 par arrêt. Au-delà de la date butoir, il n'y aura pas de « rallonge ». Ce cofinancement est soumis aux conditions suivantes :

- les travaux doivent être terminés avant le 31 décembre 2023 ;
- la subvention concerne uniquement les arrêts de catégories II et III ;
- le quota communal du nombre de points d'arrêt priorité I n'est pas dépassé ;
- les arrêts ne se situent pas dans le cadre de grands projets urbanistiques (traversées des villages de Chézard-Saint-Martin et de Fontainemelon).



Mise en conformité LHand des arrêts de bus
Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

5.3.1 Détail des coûts pour travaux de mise en conformité des arrêts

NO	DIDOK	Nom Arrêt	Direction	Réf.	Standard	Montant [HT]	Subvention
1	8504258	Boudevilliers, centre	Villiers, Cernier	C	(22cm x 18m x 2m)	31'000	4'000.00
2	8504258	Boudevilliers, centre	Place Pury, Rochefort	C	(22cm x 18m x 2m)	33'000	4'000.00
3	8587854	Engollon, village	Engollon, Les Hauts-Geneveys	A	(22cm x 8m x 2m)	15'000	3'000.00
4	8579633	Fenin	Cernier Centre	A	(22cm x 8m x 2m)	13'000	2'600.00
5	8579633	Fenin	Place Pury	A	(22cm x 8m x 2m)	17'000	3'400.00
6	8579604	Landeyeux	Villiers	C	(22cm x 18m x 2m)	25'000	4'000.00
7	8579604	Landeyeux	Place Pury	C	(22cm x 18m x 2m)	23'000	4'000.00
10	8504252	Cernier, centre	Savagnier, Place Pury, Villiers	C	(22cm x 18m x 2m)	19'000	3'800.00
11	8504252	Cernier, centre	Cernier, Les Hauts-Geneveys	C	(22cm x 18m x 2m)	29'000	4'000.00
12	8504250	Les Hauts-Geneveys, gare	Les Hauts-Geneveys, gare	C	(22cm x 18m x 2m)	15'000	3'000.00
13	8504745	Montmollin, Route de la Tourne	Le Locle, Rochefort	B	(22cm x 12m x 2m)	17'000	3'400.00
15	8589889	Cernier, Evologia	Villiers	C	(22cm x 18m x 2m)	19'000	3'800.00
16	8504256	Villiers, centre	Villiers, Place Pury	B	(22cm x 12m x 2m)	23'000	4'000.00
18	8579637	Savagnier, Les Prayes	Place Pury	B	(22cm x 12m x 2m)	18'000	3'600.00
19	8589889	Cernier, Evologia	Place Pury	C	(22cm x 18m x 2m)	26'000	4'000.00
21	8579634	Vilars NE	Cernier Centre	C	(22cm x 18m x 2m)	20'000	4'000.00
22	8579607	Fontaines NE, Le Pavé	Place Pury, Engollon, Rochefort	C	(22cm x 18m x 2m)	21'000	4'000.00
23	8504236	Les Geneveys-sur-Coffrane, gare	Rochefort, Cernier	B	(22cm x 12m x 2m)	19'000	3'800.00
24	8579616	Les Hauts-Geneveys, Crêt Jura	Les Hauts-Geneveys	C	(22cm x 18m x 2m)	25'000	4'000.00
26	8504252	Cernier, centre	Place Pury	C	(22cm x 18m x 2m)	39'000	4'000.00
28	8579635	Saules NE	Place Pury	B	(22cm x 12m x 2m)	16'000	3'200.00
29	8579613	Dombresson, Bas des Crêts	Villiers	C	(22cm x 18m x 2m)	19'000	3'800.00
30	8583819	Coffrane, La Pelleuse	Cernier	B	(22cm x 12m x 2m)	20'000	4'000.00
31	8504257	Fontaines NE, Le District	Place Pury, Rochefort	C	(22cm x 18m x 2m)	23'000	4'000.00
32	8583819	Coffrane, La Pelleuse	Rochefort	B	(22cm x 12m x 2m)	15'000	3'000.00
33	8579609	Cernier, Bois du Pâquier	Place Pury	A	(22cm x 8m x 2m)	35'000	4'000.00
34	8504745	Montmollin, Route de la Tourne	Neuchâtel, Cernier	A	(22cm x 8m x 2m)	18'000	3'600.00
35	8579610	Cernier, Crêt Debély	Place Pury, Cernier Centre	C	(22cm x 18m x 2m)	19'000	3'800.00
P1	8579609	Cernier, Bois du Pâquier	Villiers	C	(22cm x 18m x 2m)	24'000	4'000.00
P2	8579608	Fontainemelon, sous l'Usine	Place Pury	B	(22cm x 12m x 2m)	19'000	3'800.00
P3	8579619	Coffrane, Rue du Collège	Rochefort, Cernier	B	(22cm x 12m x 2m)	18'000	3'600.00
P4	8579616	Les Hauts-Geneveys, Crêt Jura	Engollon	C	(22cm x 18m x 2m)	23'000	4'000.00
P5	8579634	Vilars NE	Place Pury	C	(22cm x 18m x 2m)	21'000	4'000.00
P6	8579635	Saules NE	Cernier Centre	C	(22cm x 18m x 2m)	10'000	2'000.00
					TOTAL HT	727'000	125'200.00

Tableau 1 : Détail des coûts par arrêt



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

5.3.2 Coûts de mise en conformité

Année		Montant CHF	
2021			242'338
2022			242'331
2023			242'331
		<i>Sous-total</i>	<i>727'000</i>
Honoraires 10%			72'700
Divers et imprévus 10%			72'700
			872'400
		<i>TVA 7.7%</i>	<i>67'175</i>
		<i>Total CHF</i>	<i>939'575</i>
		Arrondi TTC	940'000

Tableau 2 : Coûts mise en conformité

Pour autant que les mises en conformité correspondent en tous points aux standards demandés, une subvention de 20% sur un montant de travaux maximum de CHF 20'000 peut être accordée. Partant du principe que les travaux seront conformes, une subvention de CHF 125'200 HT est attendue.

6. Planification des travaux

Le choix des arrêts pour la planification des travaux de mise en conformité sera effectué par rapport à la stratégie définie par le Conseil communal tout en respectant l'enveloppe budgétaire annuelle accordée par votre Autorité, selon les trois critères ci-après, soit :

- choix des arrêts prioritaires, selon les calculs des coûts efficacité du Canton ;
- par village (groupe d'arrêts) ;
- réalité du terrain (travaux sur les routes ou chantiers divers).

Cette planification entrera dans l'enveloppe budgétaire annuelle en laissant de la souplesse dans le choix des objets à réaliser chaque année, notamment en fonction des opportunités et de la réalité du terrain.

6.1. Procédure

La planification des travaux est suivie du projet d'exécution et de mise en soumission via un projet d'ouvrages, puis en appels d'offres pour la réalisation.

En parallèle, les travaux seront soumis aux services cantonaux pour l'obtention de la promesse de subvention, avant de finaliser la demande de subvention annuelle sur la base des factures effectives et en fonction des aménagements réalisés.



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

7. Calendrier et planification

Les travaux peuvent être réalisés sur une durée de trois ans, selon le planning ci-dessous.

Si la phase de projet d'exécution et les appels d'offres sont lancés rapidement, les travaux pourraient commencer à mi-juin 2021.

Prochaines échéances :

Pour 2021

Demande de crédit au Conseil général :	février
Choix des arrêts pour mise en conformité :	mars
Projet exécution et mise en soumissions :	avril
Début des travaux :	juin
Poursuite des négociations avec le SCTR pour les arrêts disproportionnés.	

Pour les années 2022 et 2023, le déroulement est identique :

Choix des arrêts pour mise en conformité :	janvier/février
Projet exécution et mise en soumissions :	mars/avril
Début des travaux :	mai

8. Conséquences financières

8.1. Compte des investissements

Le crédit d'engagement sollicité auprès de votre Conseil s'élève à CHF 940'000. Il est pris en charge par la Commune sous le chapitre des routes.

La charge nette totale assumée par la Commune, prévue à la planification des investissements 2021-2023, s'élève à CHF 18'900.



Mise en conformité LHand des arrêts de bus

Crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000

8.2. Charges d'exploitation nouvelles assumées par la Commune

Au total, les charges nouvelles pour la Commune s'élèvent par année à CHF 6'300 ceci dès la fin 2021.

				2021	2022	2023	Total
Dépense brute TTC			CHF	313'330	313'330	313'340	940'000
Récupération TVA			CHF	0	0	0	0
Dépense nette			CHF	313'330	313'330	313'340	940'000
Subventions attendues (taux adapté au tableau 1)	0.1722		CHF	-53'950	-53'950	-53'950	-161'850
Prélèvements aux taxes :			CHF	-129'690	-129'690	129'695	-389'075
Participations de tiers			CHF				
Investissement net			CHF	129'690	129'690	129'695	389'075
Amort. cumulé s/taux différencié par invest.	0.02		CHF	2'600	2'600	2'600	7'800
Intérêts de la dette selon estimation	0.0144		CHF	3'700	3'700	3'700	11'100
Charge totale annuelle au compte d'exploitation			CHF	6'300	6'300	6'300	18'900
Point(s) d'impôt de la charge totale annuelle du compte d'exploitation				0.01182	0.01182	0.01182	

Tableau 3 : Charges d'exploitation nouvelles assumées

9. Impact sur le personnel communal

Le présent projet n'engendre aucune augmentation de l'effectif et des charges salariales du personnel communal. La conduite du projet sera assurée par l'unité administrative des travaux publics. Par conséquent, hormis les séances de coordination prévues entre le maître d'ouvrage et la Commune ainsi que des travaux de marquages (ligne continue anti-dépassement et déplacements de passages piétons), l'impact sur le personnel communal sera minime et pourra être absorbé dans le cadre de l'effectif ordinaire.

10. Vote à la majorité simple du Conseil général

La présente demande de crédit-cadre, prévue au budget d'investissement 2021 à 2023, est une nouvelle dépense unique, inférieure à CHF 1'000'000 touchant le compte des investissements. Ne satisfaisant ainsi pas aux dispositions de l'article 3.1 du règlement sur les finances, du 14 décembre 2015, le vote à la majorité simple est requis.



11. Conclusion

En plus de la LHand qui oblige à mettre en conformité les arrêts de bus, il est de la responsabilité générale de garantir l'égalité de traitement par la mise en place d'arrêts sans obstacles et promouvoir une société inclusive. Les personnes vivant avec un handicap ne sont pas les seules à bénéficier des dispositions de la LHand, les personnes dont l'âge restreint la mobilité en profitent également. Pour les plus jeunes, qui ont beaucoup de bagages, des poussettes ou une jambe dans le plâtre (personnes en mobilité réduite), l'accès à niveau dans les transports publics est aussi un grand soulagement.

La mise en conformité des arrêts de bus aux exigences de la LHand est une nécessité connue de longue date, mais dont les modalités cantonales d'application ont mis du temps à être établies et dont la date butoir devient imminente. Dès fin 2023, la base légale permettra aux associations de défense des intérêts des personnes handicapées d'attaquer les collectivités publiques qui ne remplissent pas leurs obligations en la matière.

Le fait que l'État offre aux communes une motivation financière à réaliser les aménagements nécessaires en y mettant les « bouchées doubles » est le bienvenu, même si cela se fait par le biais d'un soutien financier limité dans son volume (maximum 20%) comme dans sa durée (jusqu'à fin 2023).

Pour les raisons qui précèdent, nous vous remercions de bien vouloir prendre le présent rapport en considération et d'adopter le projet d'arrêté qui l'accompagne.

Veillez croire, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à l'expression de notre haute considération.

Val-de-Ruz, le 3 février 2021

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

F. Cuche

Le chancelier

P. Godat



12. **Projet d'arrêté**



Commune de
Val-de-Ruz

Arrêté du Conseil général

relatif à une demande de crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000 pour la mise en conformité LHand des arrêts de bus

Le Conseil général de la Commune de Val-de-Ruz,
vu le rapport du Conseil communal du 3 février 2021 ;
vu la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), du 13 décembre 2002 ;
vu la loi sur les communes (LCo), du 21 décembre 1964 ;
sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

**Crédit-cadre
accordé**

Article premier :

Un crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000 est accordé au Conseil communal pour la mise en conformité LHand des arrêts de bus.

Comptabilisation

Art. 2 :

La dépense sera portée au compte des investissements 1000718002 et amortie au taux de 2%, déduction faite des subventions et des prélèvements aux taxes affectées respectives.

Exécution

Art. 3 :

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, à l'expiration du délai référendaire.

Val-de-Ruz, le 22 février 2021

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
La présidente Le secrétaire

C. Douard

D. Moratel

13. Annexes

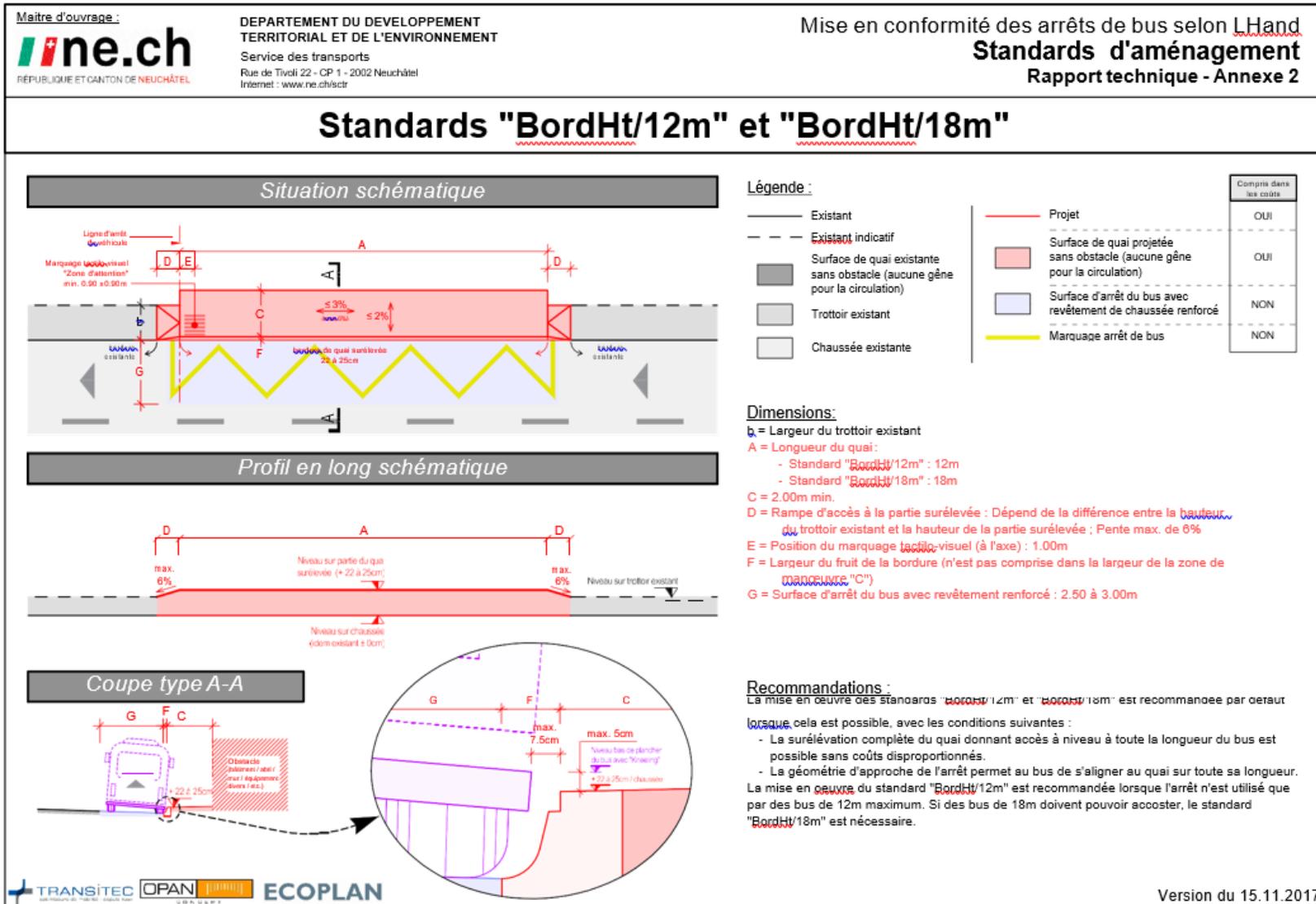


Figure 7 : Standards d'aménagement – « BordHt/12m » et « BordHt/18m »



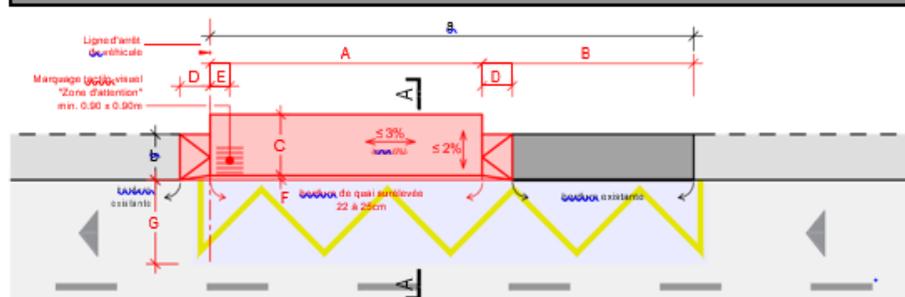
Maitre d'ouvrage :
ine.ch
 RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

DEPARTEMENT DU DEVELOPPEMENT
 TERRITORIAL ET DE L'ENVIRONNEMENT
 Service des transports
 Rue de Tivoli 22 - CP 1 - 2002 Neuchâtel
 Internet : www.ne.ch/vstr

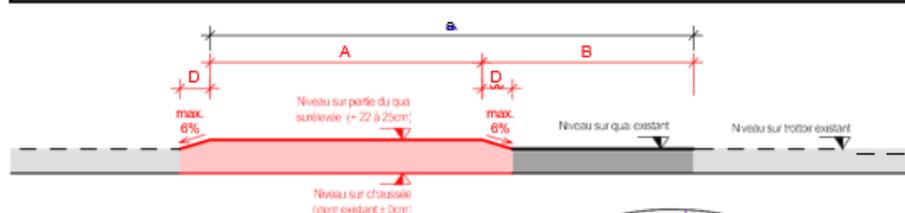
Mise en conformité des arrêts de bus selon LHand
Standards d'aménagement
 Rapport technique - Annexe 2

Standard "BordHt/Part"

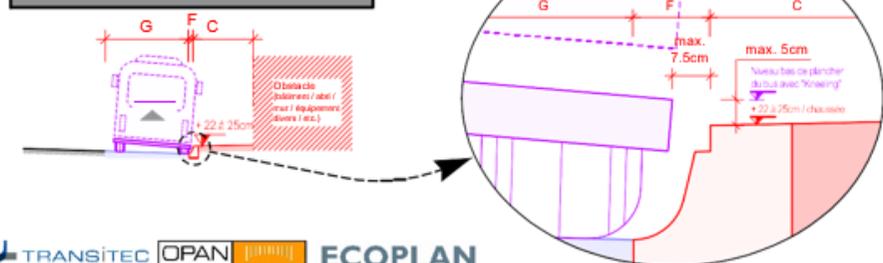
Situation schématique



Profil en long schématique



Coupe type A-A



Légende :

- Existant
- - - Existant indicatif
- Surface de quai existante sans obstacle (aucune gêne pour la circulation)
- Trottoir existant
- Chaussée existante

- Projet
- Surface de quai projetée sans obstacle (aucune gêne pour la circulation)
- Surface d'arrêt du bus avec revêtement de chaussée renforcé
- Marquage arrêt de bus

Compris dans les coûts
OUI
OUI
NON
NON

Dimensions:

- a = Longueur du quai existant
 - doit être $\geq 12m$ pour des bus simples
 - doit être $\geq 18m$ pour des bus articulés
- b = Largeur du quai et du trottoir existant : 2.00m, min. 1.50m
- A = Zone de manœuvre : 8.00m min.
- B = Variable : a - A
- C = 2.00m min.
- D = Rampe d'accès à la partie surélevée : Dépend de la différence entre la hauteur du quai / du trottoir existant et la hauteur de la partie surélevée ; Pente max. de 6%
- E = Position du marquage **tactilo-visuel** (à l'axe) : 1.00m
- F = Largeur du fruit de la bordure (n'est pas comprise dans la largeur de la zone de manœuvre "C")
- G = Surface d'arrêt du bus avec revêtement renforcé : 2.50 à 3.00m

Recommandations :

- La mise en œuvre du standard "BordHt/Part" est recommandée pour les conditions suivantes :
- L'espace à disposition est restreint.
 - La mise en œuvre d'un standard "BordHt/12m" ou "BordHt/18m" n'est pas possible sans coûts disproportionnés.
 - L'arrêt existant est en encoche avec une géométrie d'entrée ne permettant pas au bus de s'aligner au quai sur toute sa longueur.

TRANSITEC OPAN ECOPLAN

Version du 15.11.2017

Figure 8 : Standards d'aménagement – « BordHt/Part »

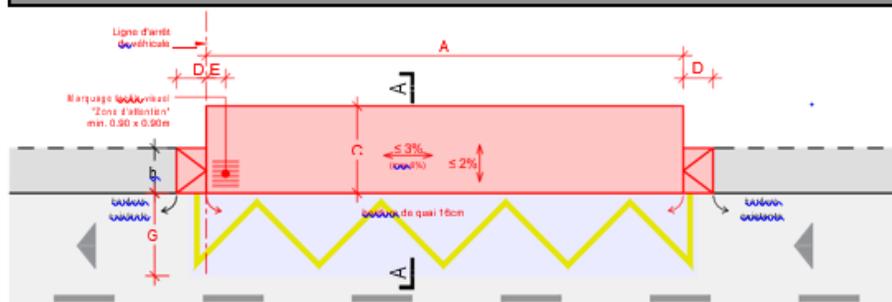


Maitre d'ouvrage :
ne.ch
 REPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL
 DEPARTEMENT DU DEVELOPPEMENT
 TERRITORIAL ET DE L'ENVIRONNEMENT
 Service des transports
 Rue de Tivoli 22 - CP 1 - 2002 Neuchâtel
 Internet : www.ne.ch/sctr

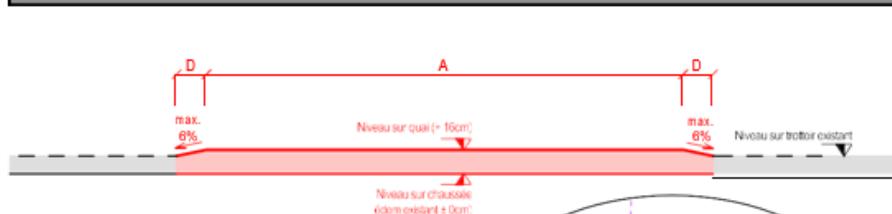
Mise en conformité des arrêts de bus selon LHand
Standards d'aménagement
 Rapport technique - Annexe 2

Standards "BordMin/12m" et "BordMin/18m"

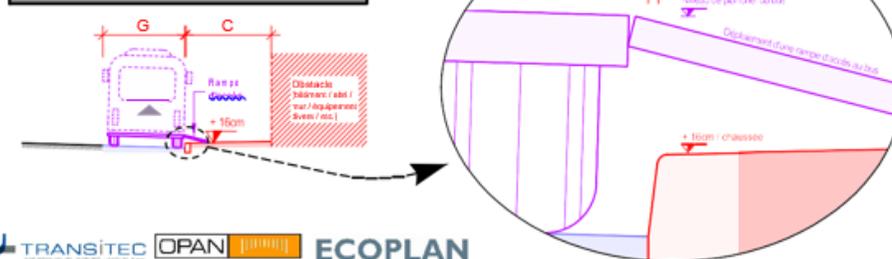
Situation schématique



Profil en long schématique



Coupe type A-A



Légende :

- Existant
- - - Existant indicatif
- Surface de quai existante sans obstacle (aucune gêne pour la circulation)
- Trottoir existant
- Chaussée existante

- Projet
- Surface de quai projetée sans obstacle (aucune gêne pour la circulation)
- Surface d'arrêt du bus avec revêtement de chaussée renforcé
- Marquage arrêt de bus

Compris dans les coûts
OUI
OUI
NON
NON

Dimensions:

b = Largeur du trottoir existant

A = Longueur du quai:

- Standard "BordMin/12m": 12m

- Standard "BordMin/18m": 18m

C = 2.90m min.

D = Eventuelle rampe d'accès à la zone de manœuvre (pas nécessaire si le trottoir existant est à +16cm): Dépend de la différence entre la hauteur du trottoir existant et la hauteur de la partie surélevée; Pente max. de 8%

E = Position du marquage tactile visuel (à l'axe): 1.00m

F = Largeur du fruit de la bordure (n'est pas comprise dans la largeur de la zone de manœuvre "C")

G = Surface d'arrêt du bus avec revêtement renforcé: 2.50 à 3.00m

Recommandations :

La mise en œuvre des standards "BordMin/12m" et "BordMin/18m" est recommandée pour les conditions suivantes :

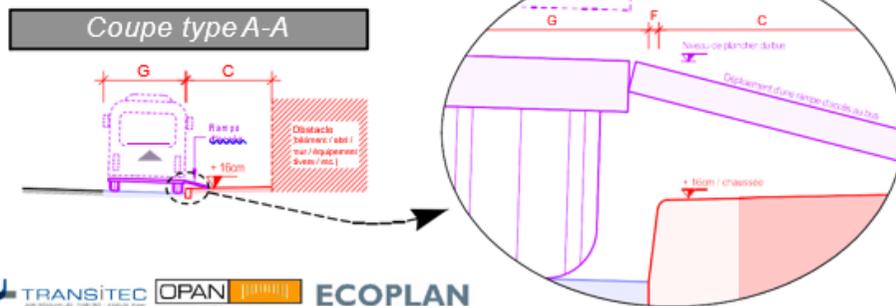
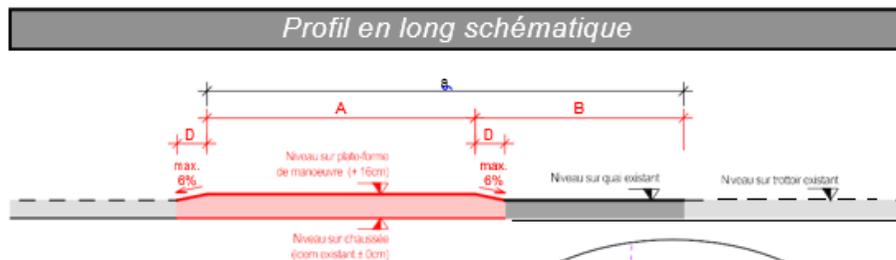
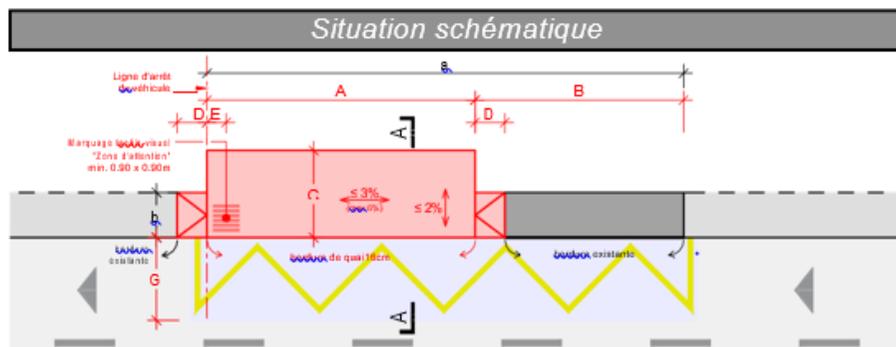
- La géométrie d'approche de l'arrêt ne permet pas au bus de s'aligner de manière satisfaisante pour respecter les distances minimales entre le plancher du bus et le quai.
- La mise en œuvre d'une surface sans obstacle de 2.90m de large est possible sur toute la longueur du quai.

La mise en œuvre du standard "BordMin/12m" est recommandée lorsque l'arrêt n'est utilisé que par des bus de 12m maximum. Si des bus de 18m doivent pouvoir accoster, le standard "BordMin/18m" est nécessaire.

Figure 9 : Standards d'aménagement – « BordMin/12m » et « BordMin/18m »



Standard "BordMin/Part"



Légende :

- Existant
- - - Existant indicatif
- Surface de quai existante sans obstacle (aucune gêne pour la circulation)
- Trottoir existant
- Chaussée existante

- Projet
- Surface de quai projetée sans obstacle (aucune gêne pour la circulation)
- Surface d'arrêt de bus avec revêtement de chaussée renforcé
- Marquage arrêt de bus

Compris dans les coûts
OUI
OUI
NON
NON

Dimensions:

- a = Longueur du quai existant
 - doit être $\geq 12m$ pour des bus simples
 - doit être $\geq 18m$ pour des bus articulés
- b = Largeur du quai et du trottoir existant : 2.00m, min. 1.50m
- A = Zone de manœuvre : 8.00m min.
- B = Variable : a - A
- C = 2.90m min.
- D = Eventuelle rampe d'accès à la zone de manœuvre (pas nécessaire si le trottoir existant est à +16cm) : Dépend de la différence entre la hauteur du quai / du trottoir existant et la hauteur de la partie surélevée ; Pente max. de 6%
- E = Position du marquage tactile-visuel (à l'axe) : 1.00m
- F = Largeur du fruit de la bordure (n'est pas comprise dans la largeur de la zone de manœuvre "C")
- G = Surface d'arrêt de bus avec revêtement renforcé : 2.50 à 3.00m

Recommandations :

- La mise en œuvre du standard "BordMin/Part" est recommandée pour les conditions suivantes :
 - L'arrêt existant est en encoche avec une géométrie d'entrée ne permettant pas au bus de s'aligner au quai.
 - L'arrêt existant se situe dans ou juste après une courbe de la chaussée.
 - L'espace à disposition est restreint.

Figure 10: Standards d'aménagement – « BordMin/Part »

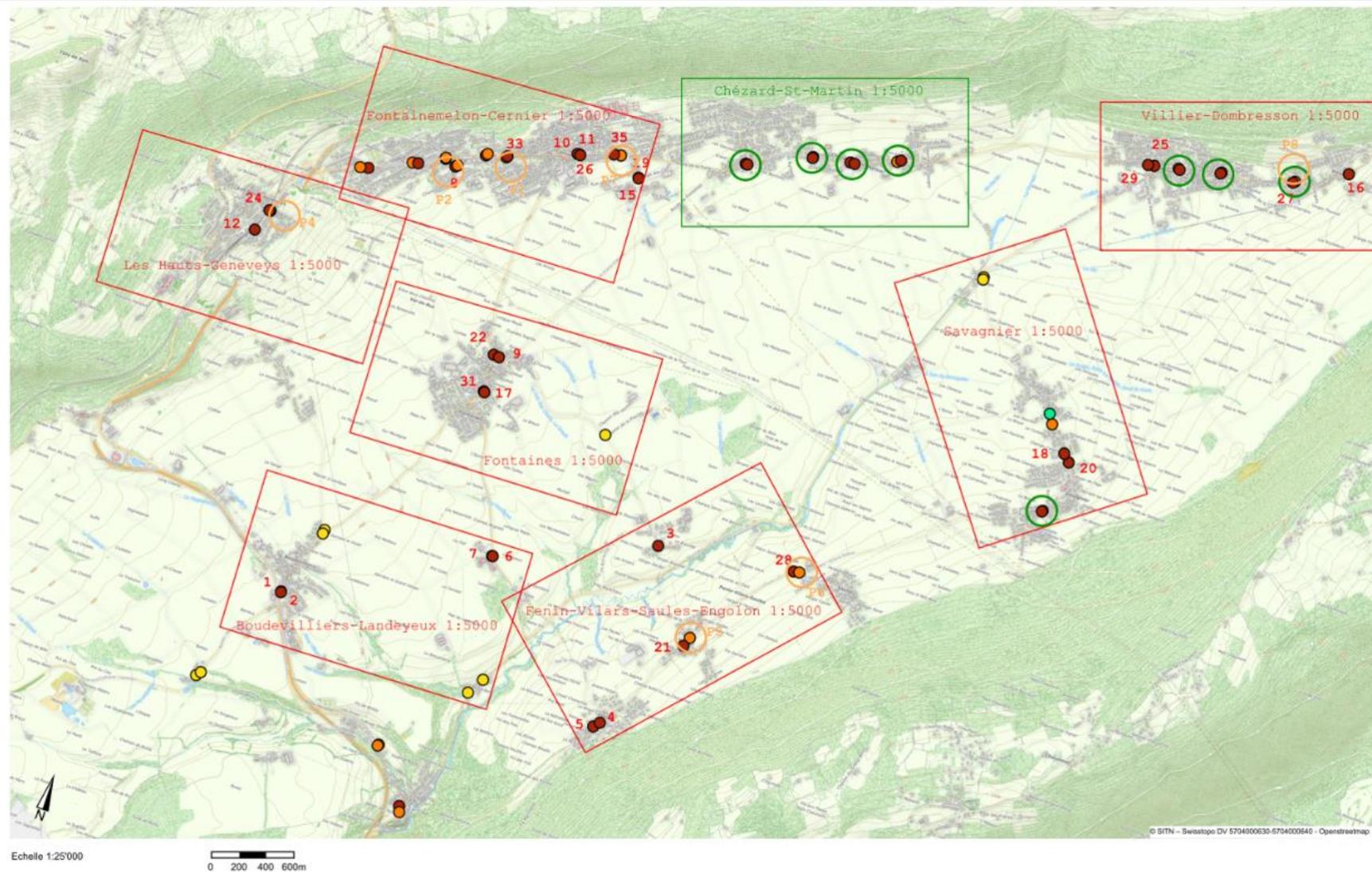


Figure 11 : Val-de-Ruz est, vue générale



VAL-DE-RUZ ouest Vue générale 1:25000
Géoportail du Système d'Information du Territoire Neuchâtelois

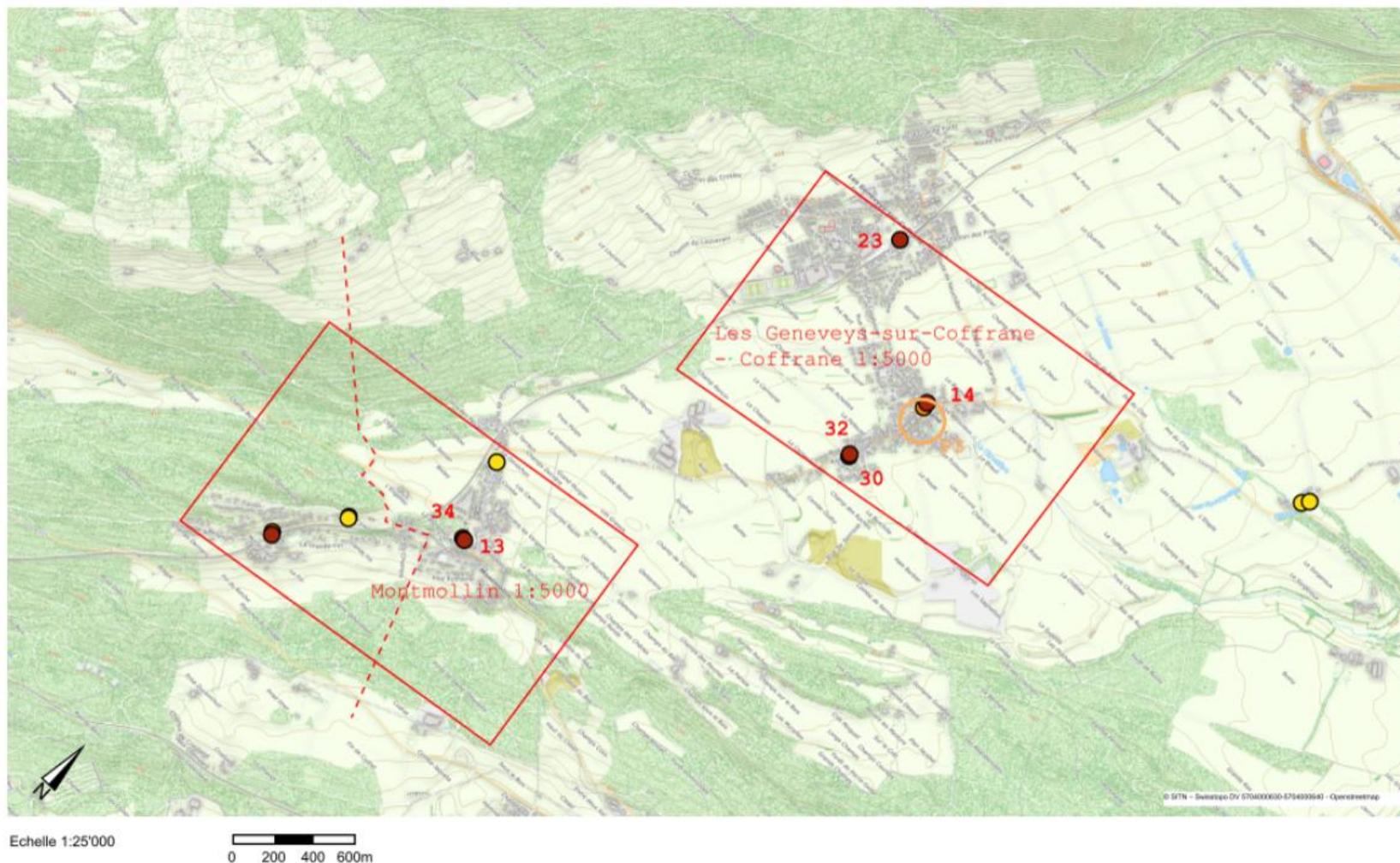


Figure 12 : Val-de-Ruz ouest, vue générale