



Commune de
Val-de-Ruz

RÉPONSE AU POSTULAT PO21.001 « DES ARRÊTS DE BUS ADAPTÉS À LA GÉOGRAPHIE D'AUJOURD'HUI »

Rapport au Conseil général

Version : 1.0 - TH 612643

Auteur : Conseil communal

Date : 06.04.2022



Table des matières

1.	Bref rappel des faits	3
2.	Transport régional des voyageurs - compétences	3
3.	Démarches exploratoires	3
3.1.	Discussions préalables avec le SCTR.....	3
3.2.	Contact avec le SPCH.....	4
4.	Démarche en deux phases	4
4.1.	Appel d'offres exploratoire	4
4.2.	Choix de la démarche.....	4
5.	Conclusion.....	5

Liste des abréviations principales

Abréviation	Signification	Abréviation	Signification
LHand	<i>Loi sur l'égalité pour les handicapés, du 13 décembre 2002</i>	SPCH	<i>Service des ponts et chaussées</i>
SCTR	<i>Service cantonal des transports</i>	TRV	<i>Transport régional de voyageurs</i>



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

1. Bref rappel des faits

Lors de la séance de Conseil général du 22 février 2021, à l'issue du traitement du cinquième point de l'ordre du jour « Demande d'un crédit-cadre sur trois ans de CHF 940'000 pour la mise en conformité LHand des arrêts de bus », le groupe Les Verts-vert-libéraux a déposé le postulat intitulé « Des arrêts de bus adaptés à la géographie d'aujourd'hui ».

De par sa nature, le postulat doit se comprendre comme un complément à l'objet dans le cadre duquel il est déposé. Dans le cas présent, il s'agit du crédit de mise en conformité des arrêts de bus de Val-de-Ruz aux dispositions de la LHand. Les coûts d'intervention prévus oscillant entre CHF 10'000 et CHF 35'000 par arrêt, le postulat demande, en substance, qu'avant un tel investissement, l'opportunité d'optimiser la localisation de l'arrêt dans le but d'une desserte maximale des zones habitées soit étudiée : « *Nous demandons au Conseil Communal d'évaluer la pertinence actuelle des arrêts de bus, et si nécessaire, de prévoir leur déplacement ou la construction de nouveaux arrêts là où cela s'avère justifié* ».

Le postulat a été pris en considération par le Conseil général par 34 voix contre 5.

2. Transport régional des voyageurs - compétences

Les lignes de bus qui desservent la commune de Val-de-Ruz ne relèvent pas du trafic urbain, mais du transport régional de voyageurs (TRV). L'offre TRV est commandée (et financée) conjointement par la Confédération et les cantons, qui concluent avec les entreprises de transport une convention d'offre pour chaque période d'horaire. Si la Commune reste en charge de l'aménagement et de l'entretien des arrêts, la décision relative à leur localisation lui échappe. Bien entendu, cet état de fait n'empêche aucunement la Commune de formuler des propositions ni de développer des idées, mais il faut avoir à l'esprit que la décision appartient au service cantonal des transports (SCTR) et que, pour les questions relevant des aspects routiers, le service des ponts et chaussées (SPCH) doit valider lui aussi les emplacements.

3. Démarches exploratoires

3.1. Discussions préalables avec le SCTR

Plusieurs contacts ont été pris avec le SCTR afin de vérifier dans quelle mesure des propositions communales de déplacements d'arrêts de bus, le cas échéant la création de nouvelles haltes (cette variante n'étant pas exclue sur la base de la formulation du postulat) pourrait faire l'objet d'une entrée en matière de la part du service. En effet, inutile d'investir temps et argent si par avance l'on sait la démarche vouée à une fin de non-recevoir.



De ces clarifications orales, il est ressorti clairement que l'adjonction de nouvelles haltes ne serait pas accueillie favorablement. Tout nouvel arrêt allongerait les temps de parcours et les horaires des lignes 421, 422 et 423 sont aujourd'hui déjà critiques aux heures de pointe. Pour sa part, la ligne 424 fait d'ores et déjà l'objet d'une restructuration dans le cadre de l'installation de Groupe E SA à Malvilliers. Par contre, une disponibilité a été signalée à entrer en matière sur le déplacement de l'un ou l'autre arrêt, déplacement à comprendre comme une optimisation de la desserte et pour autant, bien entendu, que toutes les prescriptions soient respectées en matière de sécurité et de circulation routières.

3.2. Contact avec le SPCH

Du côté du SPCH, c'est la conformité d'un nouvel arrêt de bus avec les normes et directives en vigueur en matière de visibilité, espace de circulation, distance aux passages pour piétons et autres considérations du même ordre qui sera analysée. Il est à souligner que les contraintes à respecter peuvent restreindre de manière drastique les solutions envisageables.

4. Démarche en deux phases

4.1. Appel d'offres exploratoire

Dans une première étape, des offres ont été sollicitées afin de déterminer l'ampleur et la profondeur du travail à réaliser. En effet, l'une des approches consiste à effectuer une analyse sommaire des quelque 80 arrêts de bus que compte la Commune, débouchant sur un diagnostic d'ensemble sans élaboration de projet. À l'inverse, effectuer une étude exhaustive de chaque arrêt, variantes de déplacements viables à la clé, requiert un degré d'approfondissement très gourmand en ressources.

Les deux approches ont été testées au moyen d'offres de gré à gré, ce qui a permis de quantifier l'ampleur de la tâche et la nécessité d'en circonscrire le périmètre avec soin.

4.2. Choix de la démarche

Sur la base des travaux exploratoires, il est apparu qu'une démarche en deux phases serait la plus à même d'aboutir au résultat escompté pour un investissement raisonnable.

Dans une première phase, une sélection des arrêts de bus à analyser est réalisée par l'administration communale elle-même, plus précisément par les unités administratives des travaux publics et des mobilités. Les haltes à étudier ont été sélectionnées en tenant compte de celles qui ont déjà été mises aux normes LHand, de leur priorité de traitement, de l'adéquation de leur rayon de desserte avec la zone bâtie ainsi que de la fréquence de leur desserte.



Réponse au postulat PO21.001 « Des arrêts de bus adaptés à la géographie d'aujourd'hui »

Rapport au Conseil général

Les haltes retenues sont :

- Fenin (ligne 421), direction Neuchâtel ;
- Fenin (ligne 421), direction Cernier ;
- Les Geneveys-sur-Coffrane (ligne 424) ;
- Coffrane, Rue du Collège (ligne 424), direction Les Geneveys-sur-Coffrane ;
- Coffrane, Rue du Collège (ligne 424), direction Montmollin/Rochefort ;
- Coffrane, La Pelleuse (ligne 424), direction Les Geneveys-sur-Coffrane ;
- Coffrane, La Pelleuse (ligne 424), direction Montmollin/Rochefort.

Dans une deuxième phase, un mandat complémentaire a été attribué de gré à gré au bureau d'ingénieurs qui accompagne déjà la Commune dans la mise en conformité LHand de ses arrêts de bus afin de procéder à l'étude de relocalisation des arrêts en question avant d'entamer les travaux de mise aux normes proprement dits. Le choix d'externaliser la prestation d'analyse de situation se fondait sur le fait qu'il s'agissait de synchroniser l'approche « pertinence d'emplacement » avec la phase d'étude de réalisation des arrêts susmentionnés.

5. Conclusion

Conformément au but poursuivi par le postulat, les arrêts de bus pour lesquels cela se justifie feront l'objet d'une analyse de leur localisation, avec un déplacement potentiel à la clé, avant qu'il ne soit procédé à leur mise en conformité LHand. Les résultats desdites analyses accompagneront le processus des mises en conformité planifiées jusqu'à la fin de l'année 2023. Le processus est dès lors engagé et le mandat correspondant a été attribué sur la base d'une offre de CHF 12'000 TTC.

Pour les raisons qui précèdent, nous vous remercions de bien vouloir prendre le présent rapport en considération et d'accepter le classement du postulat PO21.001.

Veillez croire, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à l'expression de notre haute considération.

Val-de-Ruz, le 6 avril 2022.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
Le président Le chancelier
R. Tschopp P. Godat