



R A P P O R T

du Conseil communal au Conseil général de la Ville de Boudry relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 100'000.00 pour la mise en conformité LHand d'arrêts de bus sur le territoire communal

Résumé

La Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand) est entrée en vigueur le 1er janvier 2004. Elle a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées et à mobilité réduite. En ce qui concerne plus spécifiquement les transports publics, les constructions, installations et véhicules qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi, soit en 2023. La mise en conformité des arrêts de bus incombe aux communes.

Afin d'adopter une démarche cohérente, le Canton – en collaboration avec les communes et les associations représentant les personnes à mobilité réduite – s'est attaché à définir les standards et critères d'aménagements, mais également une méthodologie de priorisation de la mise aux normes, conscient des délais. Une subvention cantonale peut être octroyée.

Boudry compte environ 40 points d'arrêts à mettre aux normes, dont en principe 34 à régulariser d'ici à fin 2023.

Rapport n° : CG-6220.100-1

Date : 20.02.2020

Dicastère : Travaux Publics

Monsieur le Président du Conseil général,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil général,

Contexte

Entrée en vigueur le 1er janvier 2004, la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (ci-après LHand) ainsi que les ordonnances qui s'y rapportent décrivent les prescriptions de mise en œuvre d'arrêts de transports publics accessibles à tous de manière autonome (sans aide extérieure) et indiquent la date-butoir au-delà de laquelle ils devront être mis en conformité, soit le 31 décembre 2023. Si la loi se réfère explicitement aux personnes handicapées, elle englobe également les personnes à mobilité réduite (p.ex. personnes âgées, avec une poussette ou un chariot). L'amélioration induite par la mise en conformité des arrêts aura donc un impact positif pour l'ensemble de la population et renforcera l'attractivité des transports publics.

Problématique

Le canton de Neuchâtel compte environ 1'020 quais d'arrêt de bus et la Commune de Boudry compte 40 points d'arrêts. Historiquement, la mise aux normes LHand de ceux-ci est de la responsabilité des communes. Les arrêts ferroviaires, en revanche, sont du ressort des exploitants (CFF par exemple ou TransN dans le cas du Littorail).

Afin que chaque commune ne parte pas dans des réflexions d'aménagements différents, le Canton, par l'intermédiaire du service des transports d'une part et le service des ponts et chaussées d'autre part, a créé un groupe de travail composé de plusieurs services cantonaux, des trois villes du canton, des communes (via la CCT Transports et mobilité), d'associations représentant les personnes à mobilité réduite et des entreprises de transports, afin d'adopter une démarche cohérente à l'échelle du canton, tant en termes de standards à appliquer que de critères et règles de priorisation.

Méthodologie de mise en œuvre et priorisation pour la mise en conformité

La LHand prévoit un principe de proportionnalité qu'il convient d'appliquer de manière cohérente à l'échelle du territoire, tant en termes de standards d'aménagement que d'évaluation des arrêts. Ainsi, 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. Ce principe de proportionnalité (art.11 et 12 LHand) se matérialise par le calcul du rapport utilité-coût de la mise en conformité selon les standards cantonaux. L'outil d'aide à la décision a pris la forme d'une liste d'arrêts (cf, plus loin dans le rapport) à mettre en conformité en priorité afin que les communes respectent les dispositions fédérales en la matière. Les résultats de cette évaluation sont à considérer comme des recommandations pour les communes.

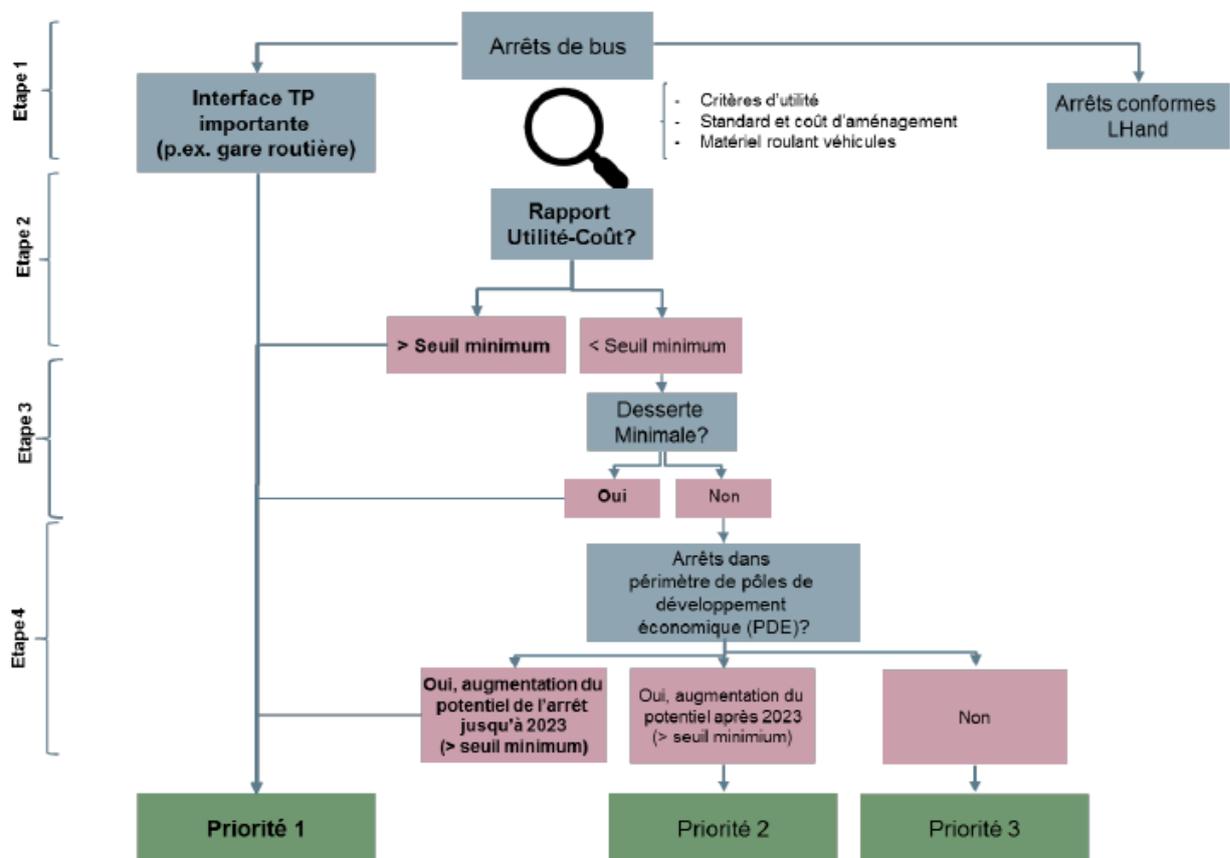
Le calcul du rapport utilité-coût s'est faite selon la méthodologie suivante :

- Pour l'utilité, les éléments suivants ont été pris en compte :
 - Le potentiel de fréquentation de l'arrêt, en regardant le nombre d'habitants et d'emplois dans un rayon de 300m
 - La présence d'équipements et d'établissements accessibles au public (hôpitaux, homes, écoles, institutions, administration, activités sportives, services, commerces)
 - La fonction d'interface de transports publics de l'arrêt (possibilités de connexion avec d'autres lignes en correspondance)
 - Le nombre moyen de montées/descentes par jour à l'arrêt considéré
- Pour les coûts :

Des standards d'aménagements ont été définis, ceci afin de respecter la loi et les normes en vigueur et afin de couvrir la grande majorité des cas de figure rencontrés sur le terrain. Ces standards précisent ainsi les principales dimensions de la zone sans obstacle (notamment la hauteur du quai, la longueur du quai, la largeur minimale de circulation, la zone de manœuvres, les pentes et dévers) permettant un accès autonome aux personnes à mobilité réduite. De fait, un standard est défini pour chaque point d'arrêt et de là un ordre de grandeur financier est attribué afin de pouvoir évaluer le rapport utilité-coût. Néanmoins, dans tous les cas, une étude de projet détaillée sera à effectuer pour chaque arrêt, en vue de sa mise en conformité, afin de déterminer précisément les mesures à prendre (y compris pour les autres formes d'handicap et pour les aspects d'accessibilité et de desserte de l'arrêt) et surtout les coûts effectifs.

Au regard du nombre d'arrêts sur le territoire neuchâtelois et des délais requis par les communes pour exécuter les travaux de mise en conformité, il a été jugé nécessaire d'échelonner les travaux sur plusieurs années.

L'objectif de la priorisation est donc de déterminer l'ordre dans lequel les arrêts sont à mettre en conformité selon un certain nombre de critères. Le schéma suivant a été utilisé pour évaluer et prioriser les arrêts en trois groupes, la priorité 1 étant les arrêts à mettre en conformité en premier. Ceux en priorité 2 seraient également à mettre en conformité avant le 31 décembre 2023, mais à faire après ceux en priorité 1, sauf élément contextuel pouvant le justifier (réfection de route p.ex.). La mise en conformité des points d'arrêts de priorité 3 n'est pas requise légalement.



Il est encore à souligner que le Canton, à travers son programme d'impulsion, a alloué 7 millions de francs pour soutenir les communes dans leurs tâches de mise en conformité. Dès lors et pour autant que les standards définis soient respectés, une subvention de 20% de l'investissement global nécessaire pour la

mise en conformité peut être sollicitée. Ce montant ne peut pour autant pas dépasser les 20'000 francs par point d'arrêt.

Situation pour Boudry

Sur la base de la méthodologie décrite auparavant, il en ressort la situation suivante pour Boudry :

Nombre de points d'arrêts	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3
40	23	11	6

Ci-dessous, le tableau détaillé des points d'arrêts sur Boudry avec les standards à appliquer, le rapport utilité-coût et la priorité, les points d'arrêts sont classés du plus important (en-haut) au moins important (en-bas) :

Nom_Arret	Direction	Points d'utilité	Standard	Index de coût	Rapport utilité-coût	Priorité
Areuse Littorail, gare	Areuse	73.13	B (22cm x 12m x 2m)	14.3	5.114	Priorité 1
Boudry Littorail, gare	Boudry, gare	96.79	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	4.964	Priorité 1
Boudry, Addoz	Areuse Littorail	54.13	B (22cm x 12m x 2m)	18.2	2.974	Priorité 1
Boudry Littorail, gare	Boudry, Littorail; Areuse Littorail	98.43	F (16cm x 18m x 2.9m)	37.7	2.611	Priorité 1
Boudry, gare	Boudry, gare	45.92	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	2.355	Priorité 1
Boudry, Praz	Areuse Littorail	39.99	B (22cm x 12m x 2m)	18.2	2.197	Priorité 1
Boudry, Praz	Boudry Littorail	43.57	B (22cm x 12m x 2m)	22.1	1.971	Priorité 1
Boudry, Bacconnière	Boudry, gare	49.51	C (22cm x 18m x 2m)	27.3	1.814	Priorité 1
Boudry, Bacconnière	Boudry, Littorail	47.09	C (22cm x 18m x 2m)	27.3	1.725	Priorité 1
Boudry, Sur-la-Forêt	Boudry, littorail	33.51	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	1.718	Priorité 1
Boudry, Cèdres	Boudry, littorail	50.25	C (22cm x 18m x 2m)	31.2	1.611	Priorité 1
Boudry, Buchilles	Areuse Littorail	29.31	B (22cm x 12m x 2m)	18.2	1.610	Priorité 1
Boudry, Cèdres	Boudry, gare	45.57	F (16cm x 18m x 2.9m)	29.9	1.524	Priorité 1
Boudry, Vauvilliers	Boudry, gare	40.73	C (22cm x 18m x 2m)	27.3	1.492	Priorité 1
Boudry, Addoz	Boudry Littorail	49.94	B (22cm x 12m x 2m)	33.8	1.478	Priorité 1
Boudry, Conrardes	Boudry, gare	28.56	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	1.465	Priorité 1
Boudry, Les Tilles	Boudry gare, Boudry Littorail	24.82	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	1.273	Priorité 1
Boudry, Les Tilles	Gorgier-St-Aubin, Areuse Littorail	24.74	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	1.269	Priorité 1
Boudry, Vauvilliers	Boudry, Littorail	41.05	C (22cm x 18m x 2m)	35.1	1.170	Priorité 1
Boudry, Buchilles	Boudry Littorail	27.9	B (22cm x 12m x 2m)	26	1.073	Priorité 1
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Boudry	20.19	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	1.035	Priorité 1
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Gorgier-St-Aubin	19.88	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	1.019	Priorité 1
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Boudry Littorail	19.75	C (22cm x 18m x 2m)	27.3	0.723	Priorité 1
Boudry, Sur-la-Forêt	Boudry, gare	35.34	C (22cm x 18m x 2m)	53.3	0.663	Priorité 2
Perreux, Est	Boudry Littorail	11.17	B (22cm x 12m x 2m)	18.2	0.614	Priorité 2
Perreux, Est	Areuse Littorail	12.63	E (16cm x 12m x 2.9m)	20.8	0.607	Priorité 2
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Boudry Littorail, Areuse Littorail	20.52	C (22cm x 18m x 2m)	39	0.526	Priorité 2
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Bevaix	19.75	C (22cm x 18m x 2m)	39	0.506	Priorité 2
Boudry, Conrardes	Boudry, Littorail	26.93	C (22cm x 18m x 2m)	53.3	0.505	Priorité 2
Perreux, Pontareuse	Areuse Littorail	6.04	B (22cm x 12m x 2m)	14.3	0.422	Priorité 2
Perreux, Pontareuse	Boudry Littorail	5.68	B (22cm x 12m x 2m)	14.3	0.397	Priorité 2
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Areuse Littorail	19.75	C (22cm x 18m x 2m)	61.1	0.323	Priorité 2
Boudry, Bellevue	Areuse Littorail	21.54	B (22cm x 12m x 2m)	98.8	0.218	Priorité 2
Boudry, Bellevue	Boudry Littorail	20.78	B (22cm x 12m x 2m)	98.8	0.210	Priorité 2
Areuse, Les Isles	Gorgier-St-Aubin	2.15	C (22cm x 18m x 2m)	23.4	0.092	Priorité 3
Boudry, centre sportif	Boudry Littorail	1.97	B (22cm x 12m x 2m)	26	0.076	Priorité 3
Perreux, Carrefour	Boudry Littorail	1.08	B (22cm x 12m x 2m)	14.3	0.076	Priorité 3
Boudry, centre sportif	Areuse Littorail	1.59	B (22cm x 12m x 2m)	26	0.061	Priorité 3
Areuse, Les Isles	Boudry, gare	0.8	C (22cm x 18m x 2m)	61.1	0.013	Priorité 3
Bevaix, Giratoire 3 Communes	Boudry Littorail	0	C (22cm x 18m x 2m)	19.5	0.000	Priorité 3

Sans surprise, les points d'arrêts obtenant le meilleur rapport utilité-coût sont ceux de Boudry Littorail et d'Areuse Littorail, points d'interfaces de transports publics stratégiques. A noter que les points d'arrêts des Addoz (dont un qui se classe en 3^{ème} position) ont été refaits selon les normes LHand dans le cadre du chantier des Addoz et une demande de subvention a été déposée auprès du Canton.

CONCLUSION

La présente demande de crédit était initialement budgétée dans les comptes d'investissements 2020 à hauteur de CHF 50'000.-, mais lors du vote du budget par votre Autorité en séance du 16 décembre 2019, il a été décidé de porter ce montant à CHF 100'000.- en soustrayant la différence à un autre objet.

Il est à l'heure actuelle difficile de dire, pour nos services, ce qu'il sera possible de réaliser avec ce montant, le rapport du Canton sur les standards d'aménagements et la priorisation des points d'arrêts ayant été rendu public à mi-février de cette année.

Certains arrêts pourraient être facilement adaptables, sans que des études trop approfondies ne soient nécessaires ni que les travaux de génie-civil ne soient trop importants. Cela semble être le cas pour une partie des quais à Boudry Littorail gare, point d'arrêt pour lequel la place à disposition est importante, le terrain plat et de domanialité communale. Néanmoins, les quais de bus situés côté rail du tram devront faire l'objet d'une coordination étroite avec TransN qui doit également mettre aux normes LHand ses quais ferroviaires. Ceci pourrait donc prendre du temps, avant de trouver une solution technique globale et satisfaisante pour les deux parties.

Ce constat n'est en revanche de loin pas généralisable, la plupart des points d'arrêts devront en effet faire l'objet d'un projet d'exécution définitif permettant ainsi de consolider les coûts avant d'entamer leur mise en conformité. On peut prendre comme exemple l'arrêt « Boudry Bellevue » (en bas de la route des Adoz et des Prés) :



Pour ces deux points d'arrêts, la place à disposition n'est pas suffisante, ce qui impliquerait des acquisitions de terrains ainsi que de revoir la géométrie de la route. Pour ce faire, une étude détaillée serait nécessaire et les coûts de réalisation probablement élevés. A noter que ces deux points d'arrêts sont classés en priorité 2, mais que suite au projet de home et d'appartements avec encadrement en train

de se réaliser à la place de l'ancienne ferme Bellevue, ces derniers seraient très certainement susceptibles de passer en priorité 1 avec un rapport utilité-coûts assez important !

On le voit donc, les coûts pour un point d'arrêt peuvent fortement varier en fonction du contexte. Néanmoins et pour donner un ordre de grandeur, la réfection des deux points d'arrêt de bus des Advoz aux normes LHand a coûté environ CHF 35'000.- (génie-civil, honoraires divers, acquisition partielle de terrains).

Quant à la stratégie et aux choix à effectuer pour la mise aux normes des arrêts de bus, ceci devra faire l'objet de décisions politiques encore à venir, en fonction de la priorisation définie, des coordinations à mener, de la situation de chaque point d'arrêt, des opportunités et finalement de l'enveloppe à disposition.

Compte tenu des éléments qui viennent d'être exposés, nous vous recommandons, Monsieur le Président du Conseil général, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil général, d'accepter l'arrêté proposé ci-après.

LE CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE BOUDRY

Vu la loi sur les communes du 21 décembre 1964,
Vu la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC) du 24 juin 2014,
Vu le règlement général de Commune du 23 mai 2016,
Vu le règlement communal sur les finances (RCF) du 29 juin 2015,
Vu le budget des investissements 2020,
Entendu la commission de gestion et des finances,
Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e

- Article premier :** Un crédit d'engagement de CHF 100'000.00 pour la mise en conformité LHand des arrêts de bus est mis à la disposition du Conseil communal
- Article 2 :** La dépense est comptabilisée au compte des investissements n° 20200303 au taux de 10% l'an.
- Article 3 :** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, à l'expiration du délai référendaire.

Boudry, le 20 février 2020

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Le secrétaire

Jean-Michel Buschini

Jean-Pierre Leuenberger