

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la prolongation de la ligne de transports publics "TN 10" dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL

Colombier, le 17 novembre 2008

RESUME

Ce rapport vise à informer les législatifs de la Communauté urbaine du Littoral COMUL (Communes de Auvonnier, Bevaix, Bôle, Boudry, Colombier, Corcelles-Cormondèche, Cortaillod, Hauterive, Marin-Epagnier, Neuchâtel, Peseux et Saint-Blaise) sur le projet de prolongation de la ligne TN 10 jusqu'à Bôle via Peseux, Corcelles, Auvonnier et Colombier. Cette réalisation fait partie du catalogue de mesures du Contrat d'agglomération COMUL signé le 8 novembre 2007 entre les douze communes de la COMUL et l'Etat de Neuchâtel.

Les éléments contenus dans ce rapport doivent permettre aux législatifs de décider de l'octroi des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre de la première année de la phase test de cette ligne (d'une durée de 3 ans, août 2009 - août 2012) avant son entrée dans le « pot commun » des transports au niveau cantonal.

Ce rapport rappelle les grandes lignes de la stratégie de développement de la COMUL. Il reprend également les éléments essentiels des études préparatoires réalisées dans la perspective de la prolongation de cette ligne et décrit enfin les caractéristiques de ce projet ainsi que les étapes à venir pour permettre sa mise en œuvre.

1. INTRODUCTION

Madame la Présidente, Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Les douze communes de la Communauté urbaine du Littoral (COMUL) souhaitent ouvrir une nouvelle ligne de transports publics dans le cadre du Contrat d'agglomération qui les lie à l'Etat de Neuchâtel. Le 27 octobre 2008, lors de la séance conjointe de la Conférence régionale des transports (CRT) et de la Commission Mobilité COMUL, les exécutifs des douze communes de la COMUL ont validé la décision de prolonger la ligne de bus circulant actuellement entre la gare de Neuchâtel et Peseux (ligne TN 10). Suivant les recommandations des études menées dès 2005, identifiant clairement un lien manquant, cette ligne devrait se poursuivre dès la rentrée scolaire du 15 août 2009 jusqu'à Bôle en passant par Corcelles, Auvonnier et Colombier. Le financement de cette mesure faisant partie intégrante du Contrat d'agglomération signé en novembre 2007 doit encore être accepté par les législatifs communaux et le Conseil d'Etat. Le coût annuel de 1'262'000 CHF (coûts d'exploitation non couverts) sera partagé à parts égales entre canton et communes. Pour leur part, les communes se sont mises d'accord sur une nouvelle clef de répartition "solidaire", une démarche novatrice démontrant les synergies développées par la COMUL. Ainsi, toutes les communes de la COMUL participeront financièrement et non pas uniquement les communes directement desservies comme le prévoit la Loi cantonale sur les transports publics (LTP).

Pour rappel, la COMUL privilégie une stratégie d'agglomération axée sur un développement coordonné des pôles économiques et de logement avec le réseau de transports publics, ainsi que sur une utilisation et un développement commun des équipements et infrastructures entre les douze communes. Cette démarche, engagée sous le pilotage du Réseau urbain neuchâtelois (RUN), s'inscrit dans le cadre de la politique des agglomérations de la Confédération. Outre la densification

de l'urbanisation autour des pôles de gare et le long des lignes de transports publics, le contrat d'agglomération COMUL vise à compléter de manière ciblée le réseau de transports publics afin d'offrir une véritable alternative à la voiture sur l'ensemble de l'agglomération. Pour davantage d'informations sur la COMUL et son Contrat d'agglomération, voir www.comul.ch.

Dès l'automne 2009, 3 bus devraient ainsi offrir une cadence à 30 minutes, 7 jours / 7, entre la gare de Neuchâtel et le nord de Bôle. Cette nouvelle liaison permettra notamment de relier verticalement Peseux et Corcelles-Cormondrèche à Auvernier et Colombier, ainsi que d'offrir un véritable réseau de transports publics urbain aux communes de Colombier et Bôle. Il n'y aurait désormais plus besoin de faire systématiquement le détour par Neuchâtel pour se rendre de l'ouest de l'agglomération à Corcelles-Peseux ou vice-versa. Un chaînon manquant, représentant un important potentiel en terme de pendulaires (élèves - emplois) et d'habitants est ainsi en passe d'être comblé. La ligne sera tout d'abord à l'essai durant 3 ans avant de rejoindre le "pot commun" cantonal.

Comme pour toutes les mesures du Contrat d'agglomération COMUL, le cadre institutionnel existant s'applique en matière de compétences financières. Il appartient donc désormais aux Conseils généraux et au Conseil d'Etat d'accorder les financements nécessaires de manière à pouvoir donner corps à l'une des premières mesures collectives des douze communes de l'agglomération, réunies en association depuis janvier 2007.

Nous rappelons à votre intention le rapport de fin 2007 qui avait porté à votre connaissance le processus de construction de la COMUL et du Contrat d'agglomération liant cette communauté urbaine à l'Etat de Neuchâtel. Ce rapport précisait notamment qu'à son échelle, une politique communale n'a désormais de sens que dans une vision concertée de l'avenir et de projets susceptibles de lui donner corps et de garantir sa pérennité, soit à l'échelon de l'agglomération ou de la communauté urbaine. Les agglomérations et régions doivent aujourd'hui prendre leur sort en main et imaginer leur avenir commun. La COMUL, de Bevaix à La Tène, ne saurait fonctionner comme douze entités distinctes dont chacune se développe de manière indépendante des autres, sans concertation, complémentarités et/ou solidarité. Nous vivons sur un territoire fonctionnel en ce sens que la notion de région ou d'agglomération ne se définit plus en termes de frontières institutionnelles et juridiques, mais de cohésion géographique, économique et culturelle, et se dessine au gré de projets et de programmes de développement à géométrie variable.

Agglomération au sens statistique, la COMUL en présente surtout les logiques. La continuité du bâti, la présence d'un centre qui rend des services nombreux et importants à l'ensemble des communes de la COMUL, la complémentarité et les liens entre les espaces en font un véritable système urbain. Le projet global de la COMUL est garant de nombreux succès, car en son sein, la volonté des acteurs politiques et les forces territoriales s'alimentent mutuellement pour créer une dynamique partenariale forte. Le développement des 12 communes de la COMUL passe ainsi par la mise en réseau de leurs ressources, de leurs infrastructures et de leurs compétences.

L'image de petites communes jouant un rôle secondaire dans le développement de l'agglomération et du canton n'a déjà plus lieu d'être: le rapport de subordination cède progressivement le pas à une logique de partenariat et de subsidiarité qui présente les avantages pour les partenaires de maîtriser le processus, de se mettre autour de la table à niveau égal, d'émettre des propositions et de se déterminer librement sur les prestations et contre-prestations.

Le présent rapport et l'arrêté qui lui est attaché ont une implication financière pour notre commune. En acceptant ce projet, notre législatif donnera un signal fort de son engagement à participer à la construction de l'agglomération sur la base de mesures mûrement réfléchies par l'ensemble des communes qui la compose. Votre Conseil communal ainsi que l'Assemblée générale de la COMUL vous remercient par conséquent de bien vouloir prendre connaissance de ce rapport et d'accepter la dépense qui lui est liée, correspondant à l'un des engagements pris dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL.

2. LIGNE TN 10 – ETUDE INITIALE ET VARIANTE PROPOSEE

L'étude « Plan de développement des transports publics à l'échelle de la COMUL » (BOSS, 2006) avait pour objectif général de définir les améliorations à mettre en oeuvre pour l'optimisation de l'offre préexistante et le développement coordonné des transports publics à l'échelle de la région du Littoral Neuchâtelois, cela à court (0 - 5 ans), moyen (5 - 10 ans) et plus long terme (> 10 ans).

L'étude BOSS 2006 a ainsi identifié la prolongation de la ligne TN 10 comme l'une des quatre mesures prioritaires à mettre en oeuvre sur la COMUL en matière de transport en commun (TC). Aucune liaison TC directe ne permettant de se rendre des communes de Peseux et Corcelles-Cormondrèche à Colombier, cette liaison a été identifiée comme un manque important du réseau TC de l'agglomération de Neuchâtel, à combler à court terme.

Cette étude reprenait notamment les principes généraux posés par la loi cantonale sur les transports publics, éléments à respecter dans le cadre de la mise en place d'une offre de TC. Cette loi comporte notamment les objectifs suivants:

- Encourager l'utilisation des transports collectifs par une offre de prestations attractive et adaptée aux types de demande.
- Promouvoir le transfert modal des transports individuels vers les transports collectifs.
- Coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports collectifs avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique en matière d'énergie.
- Harmoniser la complémentarité des transports collectifs avec les autres moyens de transport.

L'étude reprenait également les objectifs particuliers de la conception directrice des transports collectifs pour la région du Littoral Neuchâtelois, soit:

- Améliorer les relations nord-sud dans l'ensemble de l'agglomération.
- Favoriser l'usage des TC en offrant des interfaces efficaces entre les transports individuels et les transports collectifs.
- Améliorer la connexion entre le réseau urbain et les lignes du trafic régional.
- Améliorer les vitesses commerciales.
- Améliorer la connexion entre l'est et l'ouest de l'agglomération.

La **variante proposée par l'étude BOSS 2006** était une prolongation de la ligne de bus TN 10 Neuchâtel Gare CFF – Peseux Temple – Colombier Gare CFF répondant aux principales caractéristiques suivantes:

- Cadence à 15 minutes entre Neuchâtel Gare CFF et Peseux Temple / cadence à 30 minutes entre Peseux Temple et Colombier Gare CFF.
- Matériel roulant: 3 véhicules
- Coûts annuels : environ 1'750'000 CHF pour l'entier de la ligne (première évaluation des coûts d'exploitation annuels) auxquels il faudrait soustraire les coûts d'exploitation de la ligne existante (de l'ordre de 350'000 CHF).
- Au niveau des coûts d'investissement, l'achat de 2 bus supplémentaires serait nécessaire pour faire fonctionner la ligne (coût unitaire: env. 400'000 CHF avec filtre à particules). Le reste des investissements consiste en des travaux de génie civil et la mise en place des arrêts.

Au niveau de l'intégration dans le réseau TC, la variante proposée a prolongation de la ligne permettait de multiples **liaisons** avec des lignes TC existantes (à la fois bus et train)

En terme d'évaluation du potentiel d'usagers, le prolongement de la ligne TN 10 selon cette variante permettrait de desservir environ 6'000 habitants et 2'000 emplois supplémentaires. De plus, la liaison Colombier – Corcelles/Peseux représente un potentiel d'environ 1'050 pendulaires.

Au niveau des **avantages**, cette variante apportait une excellente cadence entre Neuchâtel Gare CFF et Peseux Temple permettant, entre autres, de résoudre le problème des correspondances avec les trains en gare de Neuchâtel. La fréquence à 30 minutes entre Peseux Temple et Colombier Gare CFF était considéré un début raisonnable aussi bien pour la liaison nord-sud que pour la desserte interne du village de Colombier. Au niveau des **inconvenients**, cette variante n'apportait en revanche pas d'amélioration pour la liaison entre Bôle et Colombier ainsi que pour la desserte de Corcelles-Cormondrèche.

Au niveau de la **faisabilité**, le rapport BOSS 2006 mentionnait que le cheminement proposé dans Peseux nécessiterait plusieurs adaptations de génie civil (carrefour, etc.). Dans Colombier, l'utilisation des routes parcourues par les cars postaux offrirait les garanties nécessaires.

Le rapport recommandait finalement l'**étude de diverses options en lien à la variante proposée**, visant notamment à faciliter le raccordement avec la ligne TN 1 existante (Peseux), en soulignant les importants coûts d'infrastructures potentiels. L'étude soulignait encore la demande de la commune de Corcelles-Cormondrèche de faire passer le prolongement de la ligne TN 10 par le "giratoire de la pharmacie", tout en précisant que ce détour ne pourrait être réalisé dans le temps de parcours calculé pour la variante proposée.

L'étude BOSS avait également analysé plusieurs autres variantes en termes de tracé et de cadence. Ces variantes n'avaient pas été retenues mais ont permis à la COMUL de préparer sa décision et de choisir une solution optimale en termes de coûts d'exploitation, de desserte, de cadence, de report de charge et de faisabilité (voir chapitre suivant: variante retenue).

3. LIGNE TN 10 – DESCRIPTION DE LA VARIANTE RETENUE PAR LES DOUZE COMMUNES DE LA COMUL (Ligne TN 10 avec prolongation)

Dans le cadre des discussions qui se sont tenues tout au long des années 2007-2008 au sein de la Conférence régionale des transports (CRT) / Commission Mobilité COMUL, une nouvelle variante a finalement été retenue par les 12 communes de la COMUL, sur la base des propositions de l'étude BOSS 2006 et de projets de variantes préparés par l'Office cantonal des transports (OCT).

La volonté des communes a été de garantir une accessibilité optimale à toutes les communes concernées par cette ligne (soit également les communes de Bôle et Corcelles-Cormondrèche) tout en minimisant les coûts (cadence limitée à 30 minutes, pas de frais d'infrastructures au-delà de l'installation des arrêts).

Les caractéristiques de la **variante retenue**, qui constitue le projet qui vous est proposé aujourd'hui, sont les suivantes :

- Tracé : de Neuchâtel (arrêt « Neuchâtel Gare CFF ») à Bôle (arrêt « Bôle Pierre-à-Sisier ») via Peseux, Corcelles, Auvernier et Colombier
- Nombre de nouveaux arrêts: 16 (en plus la ligne existante qui compte déjà 10 arrêts)
- Matériel roulant nécessaire: 3 bus
- Cadence: toutes les 30 minutes (sur l'ensemble de la ligne), de 6h00 à 20h15, 7 jours sur 7, 28 paires de courses du lundi au samedi, 24 paires de courses le dimanche et jours fériés
- Temps de parcours: env. 34 minutes
- Nombre de km annuels parcourus (avec prolongation jusqu'à Bôle): 234'269 (100%)
- Nombre de km annuels parcourus par la ligne actuelle (TN 10): 57'232 (25%)
- Nombre de km annuels supplémentaires parcourus (prolongation ligne TN 10): 177'037 (75%)
- Coûts d'exploitation annuels non couverts: environ 1'262'000 CHF

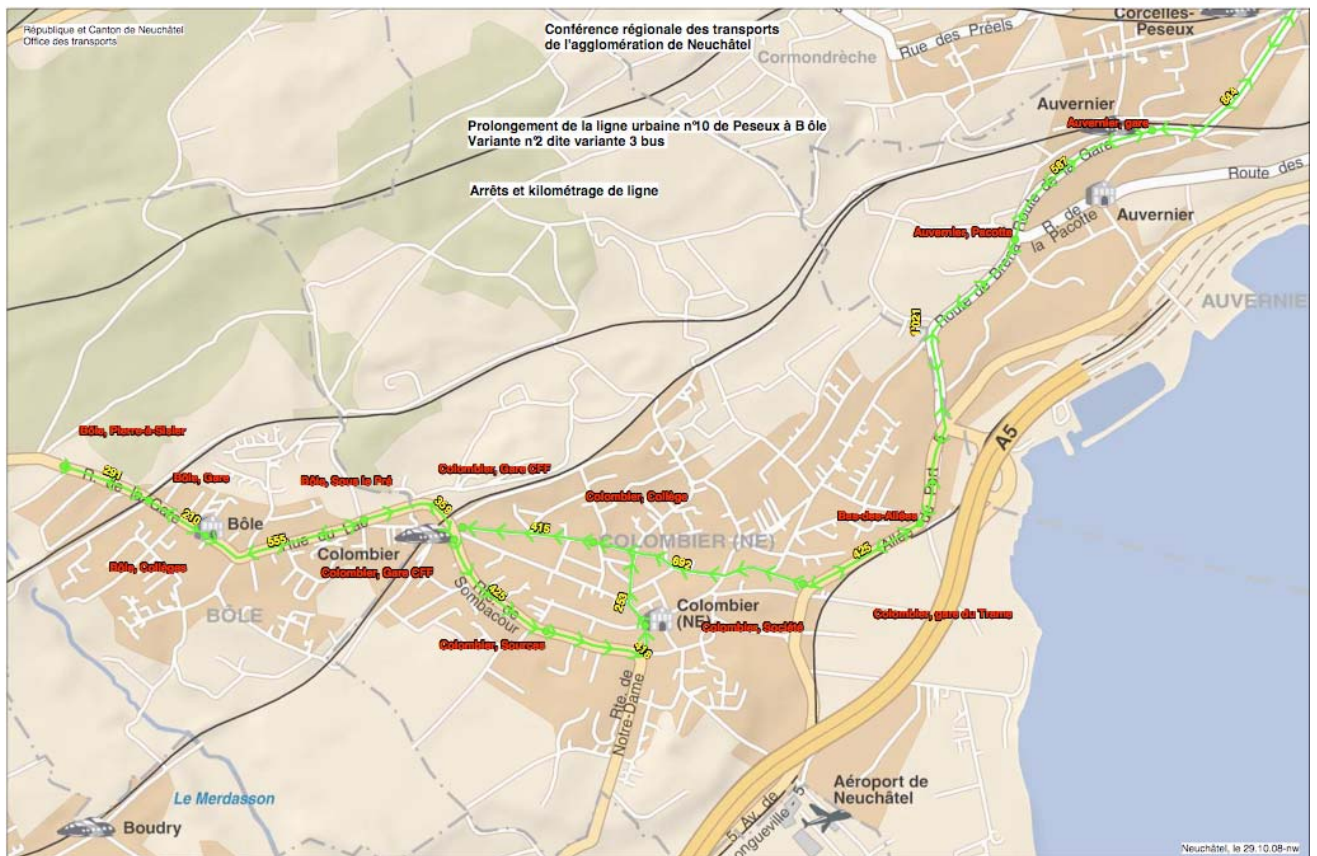
Les douze communes se sont engagées, dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL, à appliquer un clef de financement solidaire pendant les trois ans d'essai avant l'éventuelle intégration de la ligne au pot commun: la part desserte (75%) continue à être prise en charge par les communes desservies (selon le nombre d'arrêts par commune), mais la part habitants (25%) est quant à elle divisée solidairement entre les douze communes de la COMUL, y compris les sept communes non directement desservies.

Signalons que la COMUL a mandaté une étude intitulée « Evaluation de l'opportunité de mise en œuvre de systèmes de transports à la demande (TAD) à l'échelle de la COMUL » (BOSS 2008) en vue de déterminer la pertinence de proposer une alternative à la prolongation de la ligne TN 10 jusqu'à Bôle notamment. Sur la base de cette étude, les douze communes de la COMUL ont convenu que la mise en place d'un TAD n'était pas une solution satisfaisante. Parmi plusieurs raisons évoquées, il s'avère qu'une telle solution ne fidélise pas la clientèle et ne permet pas un véritable report des transports individuels aux TC.

Pour rappel, les grandes étapes du projet sont résumées dans le **calendrier** ci-dessous.

Juin 2006	Etude « Plan de développement des transports publics à l'échelle de la COMUL » (BOSS, 2005-06). La prolongation de la ligne 10 est identifiée comme l'une des 4 mesures prioritaires à mettre en œuvre sur la COMUL
8 novembre 2007	Signature de la mesure dans le Contrat d'agglomération COMUL sous l'intitulé « Création d'une liaison Peseux – Corcelles – Auvernier – Colombier – Bôle dans le prolongement de la ligne TN 10 » suite aux négociations ayant eu lieu entre la COMUL et le Conseil d'Etat. Les communes décident en même temps d'appliquer un clef de financement solidaire pendant les 3 ans d'essai.
Printemps 2008	Etude « Evaluation de l'opportunité de mise en œuvre de systèmes de transports à la demande TAD à l'échelle de la COMUL » (BOSS 2008): la COMUL convient que le TAD n'est pas une solution, car il ne fidélise pas la clientèle.
Printemps 2008	Des variantes 2 bus (allant jusqu'à Colombier Tram) et 3 bus (via Corcelles et jusqu'à Bôle) sont proposées par l'OCT et les TN
23 septembre 2008	Suite à plusieurs prises de position antérieures allant en ce sens, la COMUL valide définitivement de la variante 3 bus (avec tracé et arrêts)
30 septembre 2008	Demande d'offre aux TN par l'OCT
22 octobre 2008	Depôt de l'offre des TN
27 octobre 2008	Décision finale de la Commission Mobilité COMUL / CRT d'intégrer cette mesure aux budgets communaux 2009 (ou via demande de crédit aux Conseils généraux)
Novembre 2008- février 2009	Validation attendue des douze Conseils généraux COMUL et du Conseil d'Etat pour chacun apporter leur part du financement.
28 février 2009	Date limite de validité de l'offre TN
15 août 2009	Rentrée scolaire 2009: date de démarrage prévue de la nouvelle ligne
Août 2012	La prolongation de la ligne 10 rejoint le "pot commun" cantonal

Le **tracé** et les **arrêts** du projet de prolongation de la ligne TN 10 retenu par la COMUL sont illustrés sur les cartes ci-dessous (parties est et ouest) :



Sur la base de la variante retenue par la COMUL, l'offre des Transports publics neuchâtelois (TN), datant du 22 octobre 2008 et valable jusqu'à fin février 2009, est la suivante :

Année horaire	2009	2010	2011	2012
	(15.08.09 - 31.12.09)		(indicatif)	(indicatif)
Coûts	631'000.00	1'893'000.00	1'916'850.00	1'941'058.00
Recettes	-74'333.00	-223'000.00	-226'225.00	-229'498.00
Indemnités	556'667.00	1'670'000.00	1'690'625.00	1'711'560.00
A déduire L10 actuelle (24,43%)	-135'994	-407'982	-413'020	-418'135
A charge nouvelle L10	420'673	1'262'018	1'277'605	1'293'425
A charge des communes COMUL/CRT1 (50%)	210'337	631'009	638'802	646'713
A charge canton (50%)	210'337	631'009	638'802	646'713

Prolongement Ligne 10 jusqu'à Bôle – variante 3 bus

Les **coûts annuels non couverts à la charge des communes** peuvent ainsi être décomposés de la manière suivante, selon clé de répartition intercommunale "solidaire" validée par les communes (part habitant 0.25 / part desserte 0.75) :

Communes	Population au 31.12.2007	Contribution générale	Fr. / hab.	Point qualité	Point qualité (2)	Contribution de desserte	Fr. / hab.	TOTAL	[%]	[frs/hab]
Neuchâtel	32'389	68'492	2	0	0.00	0	0	68'492	10.85%	2
Peseux	5'648	11'944	2	56	56.00	59'157	10	71'101	11.27%	13
Corcelles-Cormondrèche	4'405	9'315	2	56	56.00	59'157	13	68'472	10.85%	16
Auvernier	1'553	3'284	2	56	56.00	59'157	38	62'441	9.90%	40
Colombier	5'392	11'402	2	168	168.00	177'471	33	188'874	29.93%	35
Bôle	1'765	3'732	2	112	112.00	118'314	67	122'047	19.34%	69
Cortailod	4'416	9'338	2	0	0.00	0	0	9'338	1.48%	2
Bevaix	3'753	7'936	2	0	0.00	0	0	7'936	1.26%	2
Boudry	4'905	10'372	2	0	0.00	0	0	10'372	1.64%	2
Hauterive	2'484	5'253	2	0	0.00	0	0	5'253	0.83%	2
Saint Blaise	3'122	6'602	2	0	0.00	0	0	6'602	1.05%	2
La Tène	4'767	10'081	2	0	0.00	0	0	10'081	1.60%	2
Total	74'599	157'752		448	448	473'257		631'009	100.00%	

Les **coûts par communes pour les trois années « test »** lors desquelles la ligne sera entièrement à la charge des communes de la COMUL et du Canton sont les suivants :

Année horaire	clé de répartition	2009	2010	2011	2012
		(15.08.09 - 31.12.09)		(indicatif)	(indicatif)
Offre TN du 22.10.08		210'337	631'009	638'802	646'713
Neuchâtel	10.85%	22'831	68'492	69'338	70'197
Peseux	11.27%	23'700	71'101	71'979	72'870
Corcelles-Cormondrèche	10.85%	22'824	68'472	69'318	70'176
Auvernier	9.90%	20'814	62'441	63'212	63'995
Colombier	29.93%	62'958	188'874	191'206	193'574
Bôle	19.34%	40'682	122'047	123'554	125'084
Cortailod	1.48%	3'113	9'338	9'454	9'571
Bevaix	1.26%	2'645	7'936	8'034	8'134
Boudry	1.64%	3'457	10'372	10'501	10'631
Hauterive	0.83%	1'751	5'253	5'318	5'384
Saint-Blaise	1.05%	2'201	6'602	6'684	6'766
La Tène	1.60%	3'360	10'081	10'205	10'332

En prévision des coûts administratifs qui viendront s'ajouter à ces frais fixes, il est recommandé aux communes de prévoir des frais supplémentaires de l'ordre de 1-2% des coûts indiqués ci-dessus.

En ce qui concerne les **frais d'infrastructures** liés au tracé et aux arrêts, il s'avère que dans un premier temps un aménagement léger sera suffisant pour les premières années de la ligne (phase test). D'une manière générale, on évalue à 3-5000 CHF les frais liés à l'aménagement simple de chaque arrêt (comprenant l'installation d'un panneau de signalisation et un marquage au sol), pris en charge par les TN. Cette estimation ne comprend pas l'éventuelle installation d'automates à billet aux nouveaux arrêts.

Des investissements plus importants devront vraisemblablement être réalisés si la ligne est intégrée au « pot commun » au-delà du mois d'août 2012. Il sera par exemple nécessaire de mettre les arrêts en conformité avec la loi exigeant leur rehaussement de manière à être en conformité avec la loi régissant les besoins des personnes handicapées (délai fixé à 2024).

Le choix d'implantation des arrêts a été réalisé et bénéficieront des vérifications techniques usuelles (sécurité/faisabilité). Ce choix est restreint en raison des caractéristiques du parcours et de la nécessité d'utiliser autant que possible les arrêts déjà existants. Sur les deux tracés Colombier - Bôle (Car postal) ainsi que Peseux - Corcelles (TN), des arrêts déjà existants seront exploités.

La prise en charge des coûts d'infrastructures se répartissent usuellement de la manière suivante:

- Transports publics neuchâtelois (TN) : signalisation, marquage au sol et éventuel distributeur
- Commune concernée : éventuel abri-bus, autres aménagements de l'arrêt, éventuels aménagements routiers

Quelques éléments restent encore à préciser sans que cela ne doive ralentir la mise en œuvre du projet :

- une reconnaissance du parcours va être réalisée avec un ingénieur du Service des Ponts et Chaussées (SPCH) pour confirmer la faisabilité technique/sécurité de chaque arrêt. Si des coûts de sécurisation devaient survenir, l'ingénieur du SPCH fournira encore toutes les indications nécessaires aux communes.
- les bus nécessaires à l'exploitation par les TN devront être achetés ou loués dans des délais relativement brefs. L'achat de ce matériel roulant ne pose pas de problème aux TN qui doivent de toute façon renouveler leur parc de bus à l'horizon 2010.
- Car postal bénéficiant d'une concession intégrant le tronçon entre Bôle et Colombier jusqu'au 31 décembre 2012, une confirmation définitive devra encore être apportée que les TN peuvent exploiter cette nouvelle ligne seuls ou en collaboration avec Car postal.

Soulignons encore que pour l'année horaire 2009, l'office cantonal des transports a annoncé ne pas avoir inscrit de moyens financiers au budget pour introduire cette nouvelle ligne. Si les communes conviennent d'un crédit pour une mise en service à partir du 15 août 2009, la part du Canton n'est pas encore assurée et devra faire l'objet d'une demande spéciale auprès du conseil d'Etat. Rappelons que la mesure décidée et signée dans le Contrat d'agglomération COMUL – Etat de Neuchâtel prévoyait explicitement la "création d'une liaison nord-sud Peseux – Corcelles – Auvonnier – Colombier – Bôle CFF (ligne 10)" dès 2008. La demande de la COMUL au Conseil d'Etat de mettre à disposition sa part du financement et de respecter ainsi les termes du Contrat d'agglomération devra partir dès que l'aval de l'ensemble des communes aura été donné.

4. LIGNE TN 10 – ARGUMENTS EN FAVEUR DE LA VARIANTE RETENUE

Sur le plan régional, les **avantages** suivants peuvent être mis en avant pour juger de la pertinence du projet proposé par les douze exécutifs de la COMUL. Le projet :

- correspond à des prises de position claires et répétées des douze communes de la COMUL. Le projet apporte une réponse à nombre de problèmes que les communes ne peuvent pas régler seules. Il devient ainsi emblématique du nouvel état d'esprit généré par le RUN et de la prise de conscience de la nécessité de collaborer entre communes et de se positionner en tant que région face au canton. Les communes non desservies, qui contribuent solidairement à la part « habitant », pourront bénéficier d'une prestation identique des autres communes dans l'avenir (voir notamment les autres mesures "transports publics" du Contrat d'agglomération);
- assure un service les samedis, dimanches et jours fériés également, ce qui n'est pas le cas sur la ligne TN 10 actuelle entre Neuchâtel Gare CFF et Peseux Sud (Chasselas). Il apporte donc également une plus-value majeure sur le tracé actuel;

- comble idéalement le chaînon manquant dans le réseau TC telle qu'identifié dans l'étude initiale. Il permettra notamment de relier verticalement Peseux et Corcelles-Cormondrèche à Auvernier et Colombier (tram). Il n'y aurait désormais plus besoin de faire systématiquement le détour par Neuchâtel pour se rendre de l'ouest de l'agglomération à Corcelles - Peseux ou vice-versa;
- représente un important potentiel de desserte en termes de pendulaires (élèves et emplois) et d'habitants;
- permet une amélioration des liaisons entre les communes comme au sein des communes, particulièrement pour les communes desservies pour lesquelles cette prolongation de ligne représente un véritable petit réseau de transport public urbain (Colombier, Bôle, Auvernier, Corcelles, Peseux sud);
- a un coût inférieur à la variante initialement proposée dans l'étude BOSS 2006, qui suggérait une cadence au 15 minutes jusqu'à Peseux, mais n'allait pas au-delà de Colombier Gare CFF;
- assure une liaison directe ou facilitée en bus à la gare de Neuchâtel pour la majeure partie des communes de l'ouest de la COMUL. Cela est intéressant dans l'optique du futur TransRUN. Relevons qu'en desservant les gares CFF de Auvernier et Colombier, la connexion au futur réseau du TransRUN sera également facilitée;
- rassemble un maximum de communes pour cofinancer la part « desserte » de la ligne. Une variante à 2 bus seulement, même si moins chère, présenterait le désavantage de devoir s'arrêter à la gare du tram de Colombier et ainsi de ne pas apporter la part de co-financement « desserte » importante venant de la commune de Bôle, tout en ne satisfaisant pas les besoins. Les communes concernées par une part « desserte » (soit Colombier, Auvernier, Corcelles-Cormondrèche et Peseux) se retrouveraient à devoir co-financer pour un montant restant important une ligne ne satisfaisant pas tous les besoins de la COMUL.
- favorise la mobilité douce en offrant une perspective écologique et économique aux citoyens sous la forme d'une alternative aux transports individuels. Au-delà de la bonne conscience écologique, le projet permettra à bon nombre de familles résidant dans les communes de la COMUL de ne pas devoir obligatoirement assumer les frais d'une deuxième voiture.
- permet des liaisons:
 - avec la ligne TN 1 dont la cadence est à 6 min en heure de pointe.
 - avec la ligne TN 5 (Littorail) dont la cadence est globalement à 20 min.
 - avec la Gare CFF de Corcelles-Peseux dont la desserte se fait chaque heure.
 - avec la Gare CFF d'Auvernier dont la desserte se fait chaque heure.
 - avec la gare CFF de Colombier dont la desserte se fait chaque heure.
 - avec la gare CFF de Bôle dont la desserte se fait globalement chaque heure
 - ainsi qu'avec les lignes Car postal Neuchâtel-Le Locle et Colombier-Rochefort

Le projet donne ainsi accès aux gares CFF de Colombier et Auvernier pour l'axe Lausanne-Neuchâtel et à la gare CFF de Corcelles-Peseux pour l'axe La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel.
- permet un accès simplifié à Bôle et Peseux pour une éventuelle correspondance avec Car Postal. L'accès à La Chaux-de-Fonds - Le Locle, touchant par exemple les pendulaires et les étudiants / apprentis de l'Ecole technique, du CIFOM et autres institutions de formation du Haut.
- permet un accès facilité au bord du lac pour les habitants de Bôle, Corcelles et Peseux.
- améliore l'accessibilité pour les élèves devant se rendre au CPMB ainsi que pour les personnes désirant utiliser l'anneau d'athlétisme du Littoral neuchâtelois à Colombier.
- permet un accès facilité à l'offre commerciale et de services (pharmacie, Bancomat, etc) des centres villageois et centres d'achats (Colombier et Peseux) pour les habitants de Bôle et Auvernier.
- permet un accès facilité à l'ouest de l'agglomération, qui bénéficie actuellement d'un développement économique et industriel important.
- d'une manière générale, facilite l'accessibilité de lieux qui paraissent auparavant « hors d'atteinte » en transports en commun.

Pour notre commune, le projet présente les **avantages suivants** :

- Amélioration des liaisons avec Corcelles-Peseux et Bôle
- Amélioration du transport pour le haut du village vers la gare du tram
- 6 arrêts
 - Bas des Allées
 - Collège des Vernes
 - Rond Point gare CFF en montant
 - Rond Point gare CFF en descendant
 - Sombacour
 - Devant la bibliothèque communale

5. CONCLUSION

Le projet proposé par les douze communes de la COMUL est ambitieux et dénote bien la volonté de construire ensemble l'agglomération. Le coût de fonctionnement annuel de cette ligne reviendra à environ 194'000.- CHF par année pour notre commune, selon la clé de répartition "solidaire" décidée, soit environ 64'000.- CHF pour l'exercice réduit 2009 (4.5 mois).

Les chiffres indiqués sont relativement précis puisqu'ils se basent sur une offre ferme des TN valable jusqu'au 28 février 2009. La seule incertitude réside dans le fait que 12 Conseils généraux et le Conseil d'Etat doivent encore valider le financement requis.

Un seul refus parmi les treize acteurs de ce projet le fera vaciller, voire échouer. Nous attirons donc votre attention sur l'importance du défi commun que se sont lancés les douze communes en définissant avec précision quelles mesures elles souhaitent mener ensemble. Dans ce sens, l'acceptation du crédit requis par cette mesure donnera un signal fort de la construction de la COMUL autour de projets concrets.

Nous espérons que ce rapport vous aura apporté les éclaircissements nécessaires concernant ce projet de prolongation de la ligne TN 10. Vous aurez compris que cette mesure revêt par dessus tout un intérêt régional indéniable, mais également un intérêt particulier et une opportunité certaine pour notre commune.

Si vous entrez dans nos vues, nous vous invitons, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, à adopter l'arrêté ci-après.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La vice-présidente :
Violette Germanier

Le rapporteur :
Fred-Eric Moulin

Le Conseil général de la Commune de Colombier,
dans sa séance du 11 décembre 2008,
vu un rapport du Conseil communal du 17 novembre 2008,

a r r ê t e :

Article premier Un crédit de Fr. 646'000.- est accordé au Conseil communal pour la prolongation de la ligne de transports publics "TN 10" dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL.

Art. 2 (amendement) La dépense sera portée au x comptes ~~des investissements et amortie au taux de 10 % de fonctionnement annuellement.~~

Art. 3 Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

Art. 4 Le présent arrêté ne déploiera ses effets que lorsque toutes les autres communes intéressées et le Conseil d'Etat auront également approuvé leur participation à la prolongation de la ligne de transports publics "TN 10" dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL.

Art. 5 Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, à l'expiration du délai référendaire.

Au nom du Conseil général

Le président :

Le secrétaire :

G. Duvanel

V. Steiner

ANNEXE

Renseignements complémentaires (personnes de contact)

Valérie GARBANI (Présidente CRT)	032 717 76 01	valerie.garbani@ne.ch
Nicolas WÄLTI (OCT)	032 889 47 08	nicolas.waelti@ne.ch
Jimmy ERARD (TN, Exploitation)	032 720 06 13	jimmy.erard@ne.ch
Alain GUYE (RUN / BAR)	032 889 47 21	alain.guye@ne.ch

Représentants des communes au sein de la Commission Mobilité COMUL / CRT 1:

- Auvernier: Josette Schaer
- Bevaix: Nicolas Junod
- Bôle: Laure Rickenmann
- Boudry: Yves Aubry
- Colombier: Fred-Eric Moulin
- Corcelles-Corm.: Raphaël Comte
- Cortailod: Daniel Berger
- Hauterive: Jean Wenger
- Marin-Epagnier: Laurent Lavanchy
- Neuchâtel: Valérie Garbani (Présidente)
- Peseux: Erica Di Nicola
- Saint-Blaise: Denis Struchen