



Commune de Colombier

Votation communale du 17 mai 2009

Référendum populaire contre le rapport accepté par le législatif de la commune de Colombier

Participation de Colombier au projet intercommunal de prolongation de la ligne de bus N°10 allant de Neuchâtel Gare à Bôle en passant par Peseux, Corcelles, Auvernier et Colombier.

La question du vote est:

« Acceptez-vous l'arrêté du Conseil général, du 11 décembre 2008, accordant un crédit de Fr. 646'000.- pour la prolongation de la ligne de transports publics "TN 10" dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL ? »

Vous votez OUI: la prolongation de la ligne 10 entrera en service en août 2009

Vous votez NON: le projet intercommunal de prolongation de la ligne 10 est condamné

Chères concitoyennes, chers concitoyens,

Ce document vise à informer la population de Colombier sur le projet intercommunal de prolongation de la ligne de bus 10 allant de Neuchâtel Gare à Bôle en passant par Peseux, Corcelles, Auvernier et Colombier. Ce projet initié par l'Association de la Communauté urbaine du Littoral COMUL (communes de Auvernier, Bevaix, Bôle, Boudry, Colombier, Corcelles-Cormondèche, Cortaillod, Hauterive, La Tène, Neuchâtel, Peseux et Saint-Blaise) fait partie des mesures du Contrat d'agglomération COMUL signé le 8 novembre 2007 par les douze communes de la COMUL et l'Etat de Neuchâtel.

Un rapport complet est disponible sur www.colombier.ch et www.comul.ch.

Le projet intercommunal de prolongation de la ligne 10 a été accepté par l'ensemble des exécutifs et des législatifs des douze communes citées ci-dessus. Un référendum populaire s'opposant au projet a néanmoins été lancé dans notre commune en décembre 2008 suite au vote positif du Conseil général de Colombier.

Les éléments contenus ici doivent permettre aux citoyens de décider de l'octroi des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre de la phase test de cette ligne durant trois ans avant son entrée dans le « pot commun » des transports au niveau cantonal. Si les citoyens de Colombier refusent ce financement, l'ensemble de ce projet intercommunal devra être abandonné.

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. Une politique communale responsable n'a aujourd'hui de sens que dans une vision concertée de l'avenir et de projets susceptibles de lui donner corps et de garantir sa pérennité à l'échelon de l'agglomération. La COMUL, de Bevaix à La Tène, ne saurait fonctionner comme douze entités distinctes dont chacune se développerait de manière indépendante, sans concertation, complémentarité et/ou solidarité.

Etudes initiales

La Conférence régionale des transports (CRT) a mandaté une étude « Plan de développement des transports publics à l'échelle du Littoral neuchâtelois » (BOSS 2006) avec pour objectif de définir les améliorations à mettre en œuvre pour l'optimisation de l'offre préexistante et le développement coordonné des transports publics à court (0-5 ans), moyen (5-10 ans) et plus long terme (> 10 ans). Cette démarche avait notamment les objectifs suivants:

- Encourager l'utilisation des transports collectifs par une offre de prestations attractive et adaptée aux différents types de demande.
- Promouvoir le transfert modal des transports individuels vers les transports collectifs.
- Harmoniser la complémentarité des transports collectifs avec les autres moyens de transport.

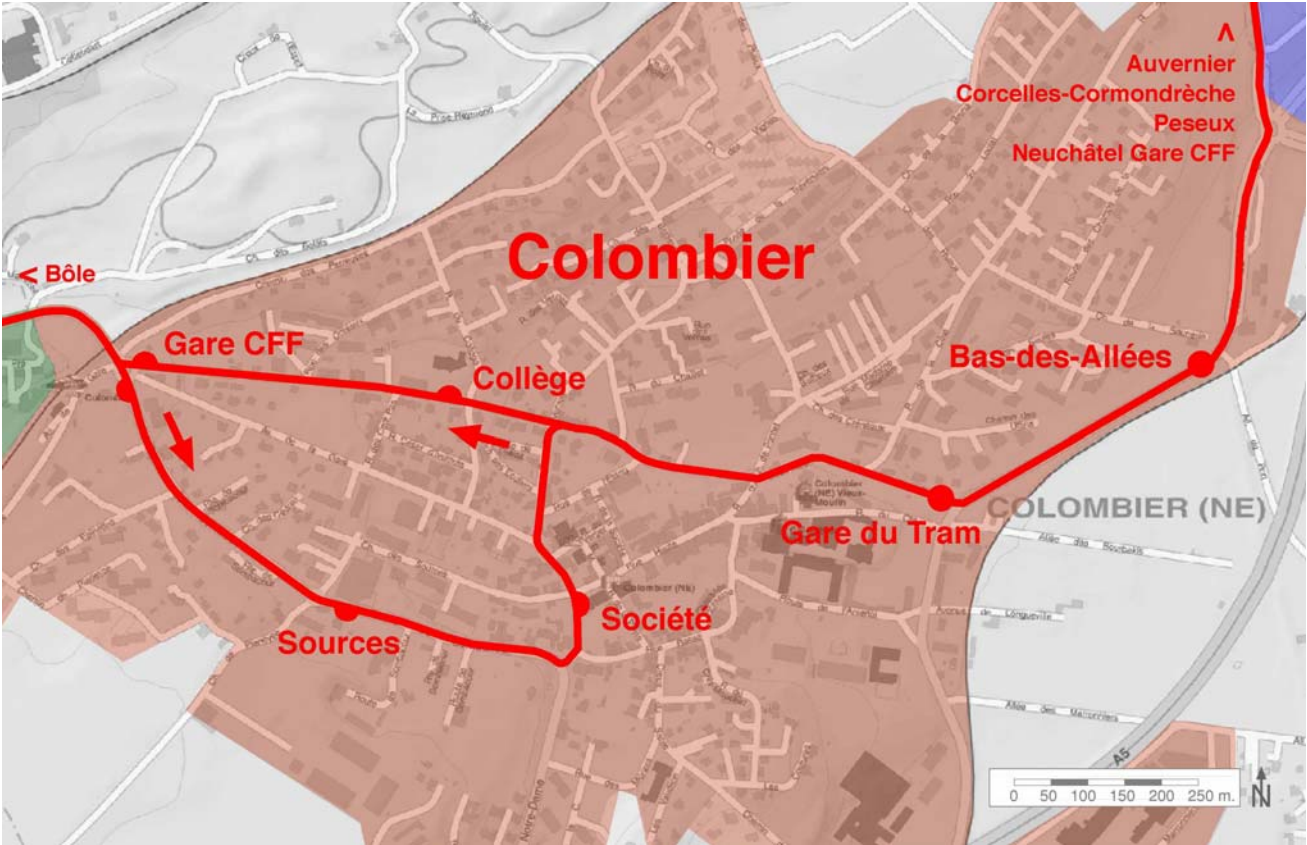
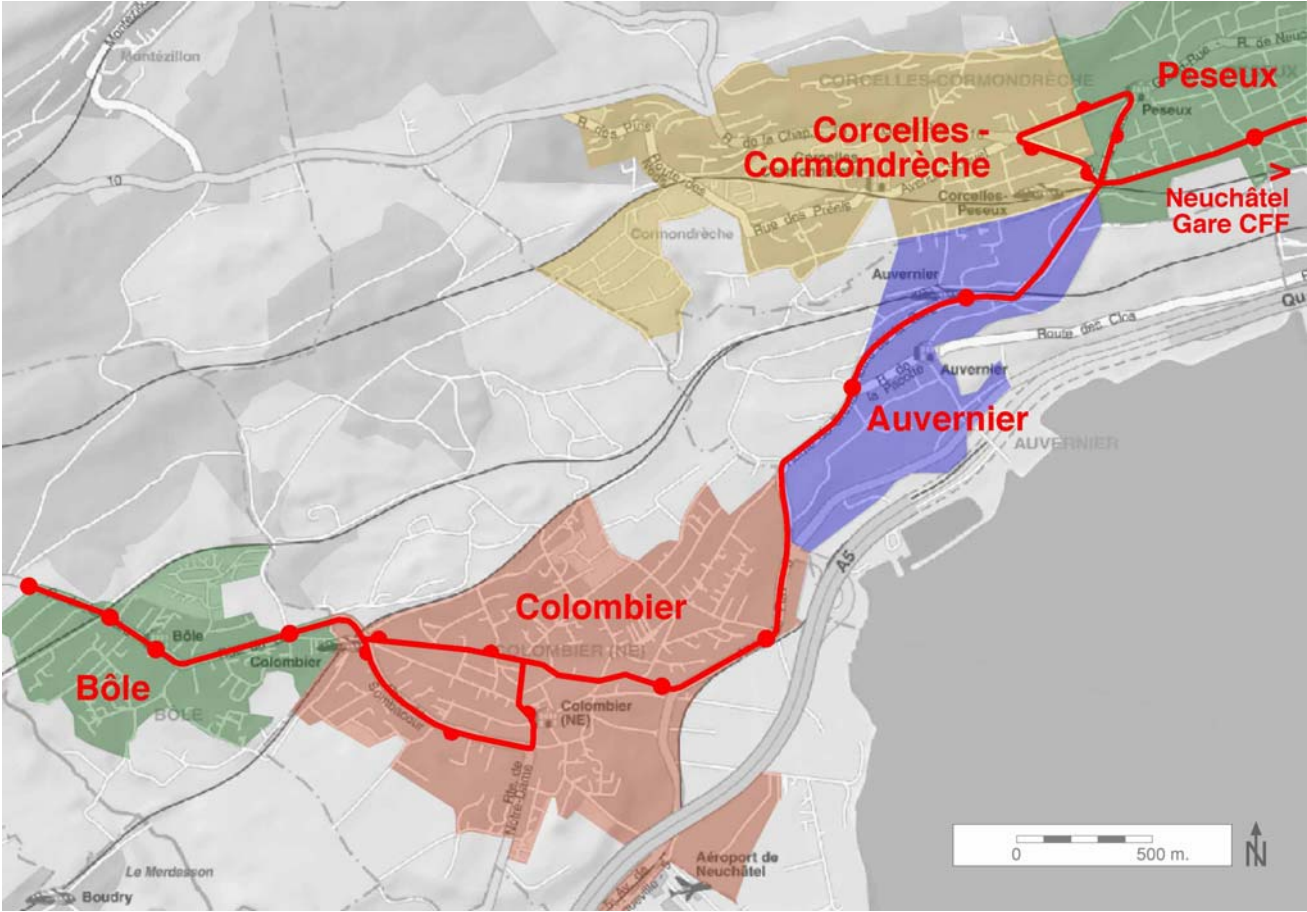
L'étude BOSS 2006 a identifié la prolongation de la ligne TN 10 comme l'une des trois mesures prioritaires à mettre en œuvre à court terme sur la COMUL en matière de transport en commun, aucune liaison directe ne permettant de se rendre des communes de Peseux et Corcelles-Cormondèche à Colombier et Bôle. En termes d'évaluation du potentiel d'usagers, le prolongement envisagé permettrait de desservir environ 6'000 habitants et 2'000 emplois supplémentaires. De plus, la liaison Bôle/Colombier – Corcelles/Peseux représente un potentiel d'environ 1'050 pendulaires.

Variante optimale retenue

Une variante optimale, la seule satisfaisant tous les besoins, a finalement été retenue par les 12 communes de la COMUL suite à l'étude de multiples variantes (cadence, desserte, trajet, nombre d'arrêts, coûts, etc) et autres solutions alternatives telles qu'un système de transports à la demande (TAD).

Ainsi, 3 bus circuleront toutes les 30 minutes, de 6h00 à 20h15, 7 jours sur 7, entre Neuchâtel Gare CFF et Bôle via Peseux, Corcelles, Auvernier et Colombier. Le temps de parcours pour aller d'un bout à l'autre de la ligne sera d'environ 34 minutes. Les nouvelles haltes ont été réparties de manière optimale le long du parcours (voir carte ci-contre).

Plan de la ligne de bus TN 10 étendue



Coûts

Les coûts annuels de la ligne 10 étendue sont devisés à CHF 1,9 million pour des recettes annuelles attendues de l'ordre de CHF 225'000.-. Si l'on déduit les coûts de la ligne 10 déjà existante (environ CHF 415'000.-), les coûts d'exploitation annuels non couverts s'élèvent à environ CHF 1,27 million que se répartissent à parts égales les communes et le canton.

40%	Peseux:	CHF 71'000.-	CHF 13.-/hab/an	desservies	Communes
	Corcelles-Corm.:	CHF 68'000.-	CHF 16.-/hab/an		
	Auvernier:	CHF 62'000.-	CHF 40.-/hab/an		
	Colombier:	CHF 189'000.-	CHF 35.-/hab/an		
	Bôle:	CHF 122'000.-	CHF 69.-/hab/an		
10%	Bevaix:	CHF 8'000.-	CHF 2.-/hab/an	non-desservies	Communes
	Cortailod:	CHF 9'000.-	CHF 2.-/hab/an		
	Boudry:	CHF 10'000.-	CHF 2.-/hab/an		
	Neuchâtel:	CHF 68'000.-	CHF 2.-/hab/an		
	Hauterive:	CHF 5'000.-	CHF 2.-/hab/an		
	Saint-Blaise:	CHF 6'000.-	CHF 2.-/hab/an		
	La Tène:	CHF 10'000.-	CHF 2.-/hab/an		
50%	Etat NE:	CHF 631'000.-	CHF 2.-/hab/an		

La commune de Colombier dépensera ainsi moins de CHF 600'000.- sur 3 ans, le montant annoncé de CHF 646'000.- intégrant en fait une marge de sécurité très importante quant à l'augmentation du coût de la vie. Les douze communes se sont engagées, dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL, à appliquer une 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 qui n'étaient pas légalement obligées d'y participer.

Frais d'infrastructures – route et arrêts

La ligne ne demande aucune modification de la chaussée, sur l'ensemble de son parcours. En ce qui concerne les arrêts, les Transports publics neuchâtelois (TN) prennent en charge les coûts d'infrastructures au niveau de la signalisation, du marquage au sol et de l'éventuel distributeur lorsque la ligne deviendra définitive. Normalement, il n'y aura pas de frais d'infrastructures pour la commune, sauf si des aménagements routiers s'avèrent à terme souhaitables ou si, dans l'avenir, une commune souhaite un abri-bus (ce qui n'est le cas pour aucun arrêt sur la ligne 10 existante). Le délai pour la mise en conformité des arrêts avec la loi exigeant leur rehaussement (besoins des personnes handicapées) est fixé à 2024. Relevons également qu'un maximum d'arrêts déjà existants seront exploités.

Convention d'objectifs – contrôle de la performance

Une convention fixant la performance quotidienne moyenne à atteindre pour que la ligne devienne permanente sera signée dès que l'ensemble des parties auront accepté le projet. A l'heure actuelle, les 12 communes et le canton ont accepté le projet. Seul le référendum de Colombier retient cette signature. Sur la base des statistiques disponibles et des exigences en la matière, le projet de convention retient pour l'heure un niveau de fréquentation moyen de 500 personnes / jour sur le nouveau tronçon de la ligne 10.

Points-clefs

Pour Colombier et sur le plan régional, le projet proposé par les douze communes de la COMUL et l'Etat de Neuchâtel présente les **caractéristiques** suivantes, celles de :

- combler idéalement le chaînon manquant dans le réseau de transports publics. Ce besoin à court terme a été identifié dans l'expertise initiale (étude BOSS 2006). Il représente un potentiel de desserte important en termes de pendulaires (élèves et emplois) et d'habitants;
- assurer un service les samedis, dimanches et jours fériés, 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;
- permettre notamment de relier verticalement Peseux et Corcelles-Cormondrèche à Auvonnier et Colombier (Littorail). 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;
- permettre une amélioration des liaisons entre les communes pour lesquelles cette prolongation de ligne représente un véritable réseau de transport public local (Colombier, Bôle, Auvonnier,...);
- rassembler douze communes pour co-financer la ligne;
- assurer une liaison directe et/ou facilitée entre la gare de Neuchâtel et les communes de l'ouest de la COMUL. Relevons qu'en desservant les gares CFF de Auvonnier et Colombier, la connexion au futur réseau du TransRUN sera également facilitée;
- permettre des liaisons avec les lignes de transports publics:
 - TN 1 (à Peseux et Corcelles), cadence à 6 minutes en heure de pointe
 - TN 5 - Littorail (à Colombier), cadence à 20 minutes
 - CFF Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (gare Corcelles-Peseux), cadence à l'heure
 - CFF Neuchâtel - La Béroche - Yverdon (gare Auvonnier), cadence à l'heure
 - CFF Neuchâtel - La Béroche (gare Colombier), cadence à l'heure
 - CFF Neuchâtel - Val-de-Travers (gare Bôle), cadence à l'heure
 - ainsi qu'avec les lignes Car postal Neuchâtel - Le Locle et Colombier - Rochefort
- améliorer l'accès:
 - des élèves, des étudiants, des autres usagers au CPMB, à CESCOLE, ainsi qu'à l'anneau d'athlétisme du Littoral neuchâtelois à Colombier.
 - à l'offre commerciale et de services (pharmacie, Bancomat, etc) des centres villageois et centres d'achats (notamment à Colombier) pour les habitants de Bôle et Auvonnier.
 - à l'ouest de l'agglomération, qui bénéficie actuellement d'un développement urbain, économique et industriel important. D'une manière générale, l'accès de lieux qui paraissaient auparavant « hors d'atteinte » en transports en commun est désormais possible.
- favoriser la mobilité douce en offrant une perspective écologique et économique aux citoyens de Colombier sous la forme d'une alternative à la voiture. Le projet permettra par exemple à bon nombre de familles de ne pas devoir supporter les frais d'une deuxième voiture.

Votez OUI à ce projet qui fait l'objet d'un large consensus parmi les multiples acteurs concernés

Le Conseil communal soutient ce projet pour les raisons suivantes :

➤ **CE PROJET EST CREDIBLE ET PRIORITAIRE, IL A FAIT L'OBJET D'ETUDES APPROFONDIES.**
Une analyse des besoins a été réalisée par un bureau d'experts qui a recommandé la mise en œuvre à court terme de trois mesures sur l'ensemble de l'agglomération littorale, dont celle-ci. Plusieurs variantes ont été étudiées de manière détaillée. La variante proposée est optimale en termes d'avantages et de coûts. Toutes les autres variantes coûtent trop cher ou ne satisfont tout simplement pas les besoins.

Les besoins ne pourront être vérifiés qu'au travers d'une phase test de 3 ans maximum, à la charge des 12 communes de la COMUL et du canton. Le projet pourrait s'interrompre après 12 à 24 mois si la fréquentation devait être insuffisante. La convention fixant la performance à atteindre pour que la ligne devienne permanente sera signée dès le projet accepté. Tous les partenaires l'ont accepté, seul le référendum à Colombier en retient la signature.

➤ **CE PROJET NE CONSACRE PAS UN MONOPOLE DES TN.**

Les Transports neuchâtelois seront le premier mandataire parce qu'ils bénéficient déjà de la concession fédérale accordée pour la ligne 10 existante. Un appel d'offres à l'attention d'autres entreprises de transport pourra avoir lieu lors du renouvellement de la concession.

➤ **CE PROJET EST FINANCIEREMENT RAISONNABLE.**

Cette ligne de bus, que la commune de Colombier ne pourrait se financer seule, améliore significativement la mobilité des habitants de Colombier grâce à la solidarité financière des populations des 11 autres communes de l'agglomération littorale.

Même si la situation financière du Canton et des communes n'est pas au mieux à l'heure actuelle, il s'agit de ne pas renoncer à investir dans l'avenir en se dotant d'une nouvelle opportunité de report modal. Si cette ligne est un succès après les trois ans de période probatoire, ce sont l'ensemble des communes du canton et l'Etat qui la financeront de par son intégration dans le « pot commun » des transports au niveau cantonal.

➤ **CE PROJET EST PORTEUR D'AVENIR.**

Ce projet est le premier projet qui concrétise le contrat d'agglomération signé entre les 12 communes du Littoral entre elles et avec le Conseil d'Etat. Il marque donc la première pierre de la construction de l'agglomération du littoral. Les 12 exécutifs communaux travaillent très étroitement sur d'autres projets visant à la recherche de synergies entre communes et ainsi une meilleure efficacité, de meilleures prestations et des économies.

➤ **CE PROJET EST ATTRACTIF.**

Le projet prévoit une cadence optimale en matière de coûts/bénéfices. En cas de succès après les trois ans de test, l'horaire est encore susceptible d'être amélioré. Ce projet vient s'ajouter aux efforts politiques réalisés en parallèle par les douze communes du littoral pour améliorer la cadence des trains et du Littorail (tram).

Convaincus que les avantages de cette nouvelle offre seront très importants, et au nom de la solidarité intercommunale, le Conseil communal de Colombier et la COMUL vous encouragent à donner l'opportunité aux personnes qui souhaitent emprunter les transports publics de le faire et donc à **VOTER OUI LE 17 MAI.**

Votez NON à un projet luxueux et inadapté

Le comité référendaire est favorable aux **transports publics** et encourage les collaborations intercommunales, **mais il s'oppose à ce projet** pour les raisons suivantes :

➤ **CE PROJET N'EST PAS CREDIBLE.**

En effet, **aucune étude sur son utilité, sur les besoins** des utilisateurs ou sur d'éventuelles solutions alternatives n'a sérieusement été menée.

Aucune adjudication n'a été faite ou n'est prévue. D'autres compagnies (car postal, entreprises privées) auraient pu proposer leurs services à un coût moindre.

➤ **CE PROJET EST TROP CHER.**

Ce projet coûte Frs 4,3 millions sur trois ans dont Frs 646'000.- sont à la charge de Colombier sans compter des coûts indirects importants.

Les finances de notre commune sont déjà déficitaires. Ce projet amplifiera une probable **hausse fiscale.**

➤ **CE PROJET N'EST PAS PRIORITAIRE.**

Colombier doit faire face à des **investissements prioritaires** (infrastructures, structures parascolaires).

Colombier a pris des mesures d'économies qui ont pénalisé, entre autres, les écoliers et les associations locales. **Il n'est pas acceptable de dilapider aujourd'hui, dans un projet aussi peu convaincant, l'argent ainsi économisé.**

➤ **CE PROJET EST PERNICIEUX.**

Il est dangereux de créer une nouvelle structure régionale (la COMUL) qui propose des **projets onéreux et mal étudiés au lieu de chercher à réaliser des économies** par une plus étroite collaboration entre les communes.

Colombier ne peut pas à la fois assumer ses propres charges, contribuer à la péréquation, subir les transferts de charges cantonales et participer à une politique dite régionale.

➤ **CE PROJET EST PEU ATTRACTIF.**

Ce **projet n'offre pas une prestation attractive et adaptée** (un bus toutes les 30 minutes entre 6h00 et 20h15 pour relier en bus Neuchâtel-gare à Colombier en ½ heure alors que le train met moins de 10 minutes).

Pour favoriser la mobilité douce, il serait préférable d'améliorer les correspondances et d'augmenter la cadence des transports publics existants : car postal, tram, train.

**Pour toutes ces raisons, le comité référendaire vous invite
à refuser ce projet en VOTANT NON LE 17 MAI prochain**

Le comité référendaire a le soutien du parti libéral-radical de Colombier

Comité référendaire: Pierre-Alain Brand, Nicolas Grosjean, Adrienne Perramond, Roberto Ronchi, Hugues Scheurer, Marc Wallinger

Rappel des points forts

31 janvier 2007

(voir www.comul.ch)

Création de l'Association "Communauté urbaine du Littoral" (COMUL) qui comprend les 12 communes de Auvernier, Bevaix, Bôle, Boudry, Colombier, Corcelles-Cormondrèche, Cortaillod, Hauterive, Marin-Epagnier (désormais La Tène), Neuchâtel, Peseux et Saint-Blaise, dans le prolongement de la dynamique engendrée par le Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN).

8 novembre 2007

(voir www.comul.ch)

Le **Conseil d'Etat** et les **exécutifs des douze communes de la Communauté urbaine du Littoral (COMUL)**, dont **Colombier**, signent le **Contrat d'agglomération COMUL** qui comprend la prolongation de la Ligne 10 jusqu'à Bôle. Ce catalogue de mesures faisant consensus entre toutes les parties est le produit de plus de trois ans de négociations. Le **Conseil général de Colombier valide le Contrat d'agglomération** le 17 mars 2008 par 26 oui, 3 non et 2 abstentions.

Octobre 2008

Les exécutifs des douze communes de la COMUL valident le projet final de Ligne 10.

Entre novembre 2008 et février 2009

Les Conseils généraux des douze communes de la COMUL acceptent, chacun à leur tour, le projet intercommunal de prolongation de la Ligne 10.

Conseil général du 11 décembre 2008 à Colombier

(voir www.colombier)

Le Conseil général accepte le projet intercommunal de ligne TN 10 étendue. Le rapport concernant la prolongation de la Ligne de transports publics 10 dans le cadre du Contrat d'agglomération COMUL est accepté en Conseil général par 18 oui, 16 non et 1 abstention. L'arrêté accompagnant le rapport est amendé, précisant que "la dépense sera portée aux comptes de fonctionnement annuellement (art. 2)".

28 janvier 2009

Le Conseil communal de Colombier prend acte du dépôt d'un référendum contre le projet de ligne TN 10. Un arrêté valide le référendum le 2 février 2009.

Mercredi 22 avril 2009, 19h00, Espace polyvalent des Mûriers

Séance d'information publique

Y prendront notamment la parole : le Conseil communal par son président M. Fred-Eric Moulin, deux membres du comité référendaire, MM. Hugues Scheurer et Nicolas Grosjean, M. Christian Boss (responsable de l'étude initiale des besoins, Bureau BOSS), M. Raphaël Comte (Conférence régionale des transports / COMUL) et M. Bernard Soguel (conseiller d'Etat, président du RUN).

Dimanche 17 mai 2009

Votation populaire sur le projet de prolongation de la Ligne 10

Août 2009

Si l'arrêté du Conseil général du 11 décembre 2008 est accepté, entrée en fonction de la Ligne 10 étendue (vraisemblablement repoussée à décembre 2009 vu les délais générés par le référendum).