



Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

en réponse

**au postulat de la commission Mobilité 2030 15.189,
du 1^{er} décembre 2015, « Participation financière des
communes au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF),
critères à revoir »**

à l'appui d'un projet de loi portant modification de la loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996, et de la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC), du 3 décembre 2001

(Du 7 septembre 2016)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Le FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) a été accepté lors des votations fédérales le 9 février 2014. Les cantons contribuent en conséquence au FIF (fonds d'infrastructure ferroviaire) dès le 1^{er} janvier 2016.

Afin de régler le financement annuel des 10,7 millions de francs à la charge du canton de Neuchâtel, un amendement de la LTP (loi cantonale sur les transports publics) a été adopté le 1^{er} décembre 2015 par le Grand Conseil. La clé de répartition des charges des transports publics est nouvellement de 60% pour le canton et 40 % pour les communes. La différence entre le TRV (trafic régional voyageur) et le TU (trafic urbain) est en conséquence supprimée. La contribution au FIF est financée avec la même clé.

Simultanément à l'adoption de cet amendement de la LTP, la commission Mobilité 2030 a déposé un postulat visant à revoir la répartition financière intercommunale, plus précisément à revoir les critères de répartition au pot commun. Elle estime qu'avec le financement du FIF, l'utilisation des mêmes critères n'est plus optimale car cela conduit à un écart entre communes trop important.

Un groupe de travail avec des représentants des Régions (CDC transport) ainsi que des services de l'État a donc été constitué et a travaillé durant le 1^{er} semestre 2016. La base est de conserver la nouvelle clé de répartition canton/communes (60%/40%) et de ne pas introduire de nouveaux critères pour la répartition au pot commun. Seule une évolution des critères existants a été retenue.

Il est donc proposé au Grand Conseil de valider la modification de la pondération des critères du nombre d'habitants et de la qualité de desserte. Cette dernière est actuellement de 25% pour le nombre d'habitants et 75% pour la qualité de la desserte.

La proposition est de faire évoluer la pondération à 40% pour le nombre d'habitants et 60% pour la qualité de la desserte. Ainsi la différence de coût par habitant entre les communes sera ramenée d'un ratio 6,6 à 4. L'effet sera particulièrement sensible pour la Ville de Neuchâtel.

Le changement de pondération des critères se fera progressivement, à savoir 30% pour le nombre d'habitants et 70% pour la qualité de desserte en 2017, puis 40% et 60% dès 2018. Ce changement de pondération nécessite un nouvel amendement de la loi sur les transports publics (LTP).

Enfin pour 2016, le Conseil d'État s'est engagé à atténuer l'effet du cofinancement des communes au FIF. Un allègement de 1,3 million de francs du pot commun donc de la part communale aux coûts des transports publics est prévu. Le financement interviendra via le fonds d'aide aux communes. Une disposition transitoire et temporaire dans la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC) est par conséquent soumise à validation du Grand Conseil.

1. POSTULAT DÉPOSÉ

En date du 1^{er} décembre 2015, le Grand Conseil a accepté le postulat de la commission Mobilité 2030 15.189. La teneur est rappelée ci-dessous :

15.189

1^{er} décembre 2015

Postulat Commission Mobilité 2030

Participation financière des communes au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), critères à revoir

Les critères retenus pour calculer la participation des communes au fonds FIF dès janvier 2016 sont ceux qui définissent leur part dans le financement du transport local et régional, soit le nombre d'habitant (25%) et la qualité de la desserte (75%). Ce calcul induit de fortes disparités entre les communes.

Nous demandons au Conseil d'État de redéfinir les critères de répartition entre les communes pour le FIF et le pot commun, dès 2017, en tenant compte des critères existants et futurs de la compensation des charges dans le cadre de la péréquation financière intercommunale, en concertation avec les communes.

La population neuchâteloise a accepté le FIF à 68,7%. Ce fonds est destiné à financer les projets ferroviaires à venir et à prendre en charge les coûts liés à l'entretien, l'exploitation et l'extension des infrastructures ferroviaires. Ce fonds, ancré dans la Constitution, sera utilisé pour le financement des transports publics, que le projet soit neuchâtelois, vaudois ou bâlois.

La façon de déterminer la participation des communes selon l'article 30 de la loi sur les transports publics (LTP) produit des écarts entre communes trop importants, alors que c'est l'ensemble du canton qui profitera du financement de ce fonds. Pour exemple, les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds payent 63% de la part communale. Les modalités de financement sont donc à revoir pour 2017.

Signataire : Olivier Haussener, président de la commission

2. RAPPEL DES FAITS

2.1. Législation fédérale entrée en vigueur en 2016

Suite à la votation fédérale du 9 février 2014 et à l'adoption par le peuple suisse du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), le financement de l'infrastructure ferroviaire a subi d'importants changements. Le processus de planification a également été modifié avec un rôle plus important dévolu aux cantons. L'objectif est de permettre la réalisation des aménagements nécessaires pour répondre à la croissance du transport ferroviaire à l'horizon 2030.

Le FIF (Fonds d'infrastructure ferroviaire), entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016, donne à l'exploitation, à l'entretien et aux extensions de l'infrastructure ferroviaire les ressources financières nécessaires à long terme. Une planification des extensions par étape est préconisée.

2.2. Contribution des cantons

Le FIF est alimenté par diverses sources financières (impôt sur les huiles minérales, TVA, RPLP - redevance poids lourds liée aux prestations), budget de la Confédération, défalcation de l'impôt fédéral direct). En particulier, les cantons financent directement 500 millions de francs par an. Cette participation financière des cantons est répartie d'après une clé par voyageurs-kilomètres (Vkm) et trains-kilomètres (Tkm).

Chaque année, la clé de répartition fédérale est actualisée et les montants communiqués aux cantons au mois de février. Ceci permet aux cantons d'intégrer la participation financière demandée dans leurs budgets.

Le canton de Neuchâtel verse en 2016 10,67 millions de francs au FIF. Il s'agit d'une dépense liée à caractère obligatoire. Cette participation est intégrée au budget cantonal 2016 selon la clé de répartition du pot commun. Elle est donc assimilée à une charge des transports publics.

2.3. Participation des communes au fonds FIF (amendement LTP du 1.12.15)

Le 1^{er} décembre 2015, le Grand Conseil a adopté l'amendement de la LTP (loi sur les transports publics). Ainsi les communes participent financièrement au FIF (canton 60%, communes 40%). En 2016, les communes paient 4,27 millions de francs au titre de la participation au FIF, soit 40% comme la clé canton/communes pour le TRV et le TU.

2.4. Répartition intercommunale dans le pot commun

La participation des communes est déterminée selon l'article 30 de la LTP. La part communale est répartie entre les communes selon les critères du nombre d'habitants (25%) et de la qualité de la desserte (75%).

Le système actuel basé sur le pot commun pour ventiler la charge du cofinancement au FIF induit un important surcoût pour les communes ayant une desserte en TP (transport public) importante. Ainsi la Ville de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds paient environ 60% de la contribution des communes aux FIF. La contribution par habitant est de

306 francs pour la Ville de Neuchâtel contre 46 francs pour Fresens et Montalchez, soit plus de six fois supérieure.

Pour cette raison, la commission mobilité 2030 a déposé le postulat 15.189, objet du présent rapport, afin d'adapter les critères de répartition du pot commun. Une répartition plus homogène de la contribution financière au FIF devait être recherchée.

2.5. Calcul des points qualité

Comme déjà mentionné, la réparation au pot commun est fonction du nombre d'habitants de chaque commune et de sa qualité de desserte. Cette dernière est calculée en fonction des critères suivants (art. 30 alinéa 2) :

- le mode de transport (bus = 1, trolleybus = 2, train = 3).
- le nombre d'arrêts et cadence sur les lignes touchant le territoire communal (nombre de haltes de bus/train par arrêt et par jour)

Par exemple pour la commune de Milvignes si l'on calcule le nombre de points qualité induits par la desserte RER de la ligne 2010 Gorgier – Neuchâtel.

- Nombre d'arrêts : 2 (Colombier, Auvernier)
- Nombre de paires de courses par jour : 19
- Mode de transport : 3

Le nombre de points qualité de la ligne 210 pour la commune de Milvignes est par conséquent de $2 \times 19 \times 3 = 114$.

Le même calcul est effectué pour toutes les lignes traversant les territoires communaux.

3. POSTULAT 15.189

3.1. Objet du postulat

Lors des discussions fin 2015 sur l'amendement de la LTP en vue de financer la contribution obligatoire au FIF, une surcharge de certaines communes déjà fortement contributrices au pot commun a été constatée. Ainsi les Villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds contribuent pour environ 2,5 des 4,2 millions de francs à la charge des communes. La contribution par habitants varie d'un rapport 1 à 6,6.

Il est donc demandé au Conseil d'État d'adapter la répartition au pot commun afin d'en diminuer les disparités constatées.

3.2. Péréquation financière intercommunale

L'objectif est de compenser ces surcharges induites par la contribution au FIF directement dans le domaine des transports publics. Il sera ainsi renoncé à effectuer une péréquation supplémentaire des charges intercommunales dans ce domaine.

Cet objectif est en cohérence avec la révision de la péréquation financière intercommunale mise en consultation.

3.3. Groupe de travail et hypothèse de base

Un groupe de travail a été constitué avec les représentants de l'ACN (association des communes neuchâtelaises) plus particulièrement de la CDC Transports (conférence des directeurs communaux transports et mobilité) ainsi que des représentants de l'État (service des communes, service des transports, service financier). Le groupe de travail a été conduit par le chef du Département du développement territorial et de l'environnement.

La base de travail suivante a été admise par le groupe :

- Pas de modification de la clé de répartition canton/communes pour les charges des transports publics (60%/40%). Pour rappel, elle a été modifiée lors de l'amendement de la LTP en date du 1^{er} décembre 2015.
- Pas d'introduction de nouveaux critères pour la répartition au pot commun. La population (nombre d'habitants) et la qualité de desserte sont conservées. La recherche de solution se porte sur une nouvelle pondération des deux critères existants.

Le groupe de travail s'est réuni à trois reprises durant le 1^{er} semestre 2016 le 9 mars, 14 avril et 24 mai 2016.

3.4. Simulations effectuées

Afin de permettre au groupe de travail susmentionné d'arrêter une nouvelle pondération pour les critères existants au pot commun, plusieurs simulations ont été effectuées par le SCTR (service cantonal des transports).

3.4.1. Simulation d'une répartition FIF isolée selon le nombre d'habitants (annexe 1)

Les 4,3 millions de francs de la contribution des communes au FIF (40% de 10,7 millions de francs) ont été isolés et ventilés exclusivement selon le critère du nombre d'habitants. La somme a ensuite été faite avec le montant du pot commun imputable aux indemnités TRV et TU pour 2016 (annexe 1).

Par souci de simplification de la loi, le groupe de travail n'a pas souhaité conserver cette variante de répartition du FIF.

Les montants ainsi obtenus ont valeur d'objectif pour la recherche d'une nouvelle pondération des critères de répartition du pot commun.

3.4.2. Simulation avec différentes pondérations pour les critères du pot commun (annexe 2)

Différents scénarios de pondération pour les critères du pot commun ont été simulés. L'objectif recherché est de tendre vers l'objectif obtenu en isolant le FIF. C'est ainsi que la clé de pondération de 40% pour le nombre d'habitants et 60% pour la qualité de desserte est la plus proche de l'objectif. L'écart de la charge par habitant passe d'un rapport de 6,6 à 4.

4. RECOMMANDATION

4.1. Des critères simples et transparents pour la répartition du pot commun

La clé intercommunale au pot commun doit être simple et compréhensible pour tous les partenaires et en particulier les communes. Il est en conséquence renoncé à introduire des critères supplémentaires.

Les critères actuels de répartitions du pot commun sont conservés. La contribution financière des communes au FIF est assumée par le pot commun.

4.2. Calcul de la qualité de la desserte en transports publics

Le calcul de la qualité de la desserte en transports publics pour chaque commune doit également rester simple et compréhensible. Plusieurs cantons ont fait des expériences négatives en complexifiant le système :

- Le canton de Berne effectue la réévaluation à l'aide d'une expertise externe et a renoncé à le faire chaque année en raison des coûts engendrés.
- Le canton d'Argovie renoncera au système de pot commun suite aux fortes complications induites par l'introduction d'un critère tenant compte de la distance entre l'arrêt TP et le centre de la commune pour les points qualité.

Il est par conséquent proposé de ne pas modifier la méthode de calcul des points qualité exposée au chapitre 2.6.

Une correction sera néanmoins apportée à l'indice de pondération du mode de transport ICN. La valeur sera systématiquement mise à zéro lors du calcul des points qualité. Cela est justifié par le fait qu'il s'agit de trafic grandes lignes non indemnisé par le canton.

4.3. Nouvelle pondération des critères du pot commun

Il est proposé de modifier exclusivement la pondération des critères intercommunaux au pot commun soit la population (nombre d'habitants) et la qualité de desserte. Les pondérations préconisées sont de :

- 40% pour la population (nombre d'habitants)
- 60% pour la qualité de desserte

La CDC Transports est d'avis que les surcharges structurelles du domaine des transports publics peuvent ainsi être compensées. Cette proposition est cohérente avec la révision de la péréquation financière intercommunale en cours.

4.4. Années de transition 2016 et 2017

4.4.1. Transition pour 2016

Le Conseil d'État s'est engagé lors des discussions fin 2015 sur le budget d'atténuer l'effet du cofinancement des communes au FIF dès 2016. En conséquence, un

allègement de 1,3 million de francs du pot commun, donc de la part communale aux coûts des transports publics, est prévu.

Le financement interviendra via le fonds d'aide aux communes. Ainsi une disposition transitoire et temporaire dans la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC) est soumise au Grand Conseil dans le présent rapport.

4.4.2. Transition pour 2017

Les communes ont demandé dans le cadre du groupe de travail de modifier progressivement la pondération des critères de répartition du pot commun. Il est donc proposé que 2017 soit une année de transition avec 30% pour la population (nombre d'habitants) et 70% pour la qualité de desserte.

5. POSITION DES COMMUNES (CDC Transports)

Les communes ont été impliquées directement via la CDC Transports dans le cadre du groupe de travail qui s'est réuni à trois reprises durant le 1^{er} semestre. En conséquence, une consultation n'a pas été nécessaire.

La CDC Transports par son courrier daté du 20 mai 2016 a validé les recommandations du groupe de travail. Il s'agit d'une position de consensus. Certaines communes demandaient effectivement une pondération des critères de répartition du pot commun différente permettant de réduire leur propre contribution ou y associaient d'autres revendications.

6. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET SUR LE PERSONNEL

6.1. Conséquences financières

En 2016, les 1,3 million de francs d'allègement de la part communale du pot commun doivent être impérativement assumés via un prélèvement sur le fonds d'aide aux communes.

Dès 2017, les indemnités des transports publics (TRV+TU) continuent à être pris en charge à 60% par le canton et à 40% par les communes. Le paiement obligatoire au fonds FIF est réparti selon la même clé et intégré au pot commun. La nouvelle pondération des critères du pot commun proposée dans le présent rapport n'impacte pas le budget cantonal mais seulement la répartition financière intercommunale.

Si l'impact financier global sur les communes est nul, l'impact par commune est dépendant de la nouvelle répartition à 40/60 selon annexe 2 qui représente le consensus obtenu en CDC Transports.

6.2. Conséquences sur le personnel

Les modifications proposées dans le cadre du traitement du postulat 15.189 n'ont pas d'incidence sur le personnel de l'État.

7. INCIDENCES SUR LA RÉVISION DE LA PÉRÉQUATION DES CHARGES

Les recommandations concernant le changement de la pondération des critères au pot commun impactent directement la péréquation financière intercommunale. Pour cette raison, le service des communes a été impliqué dans le groupe de travail et les recommandations sont reprises dans le rapport du Conseil d'État au sujet de la révision de la péréquation financière intercommunale.

Les modifications prévues permettront donc de compenser des surcharges structurelles directement dans le domaine des transports publics.

8. PROJET DE LOI

8.1. Amendement de la loi sur les transports publics (LTP)

La mise en œuvre des recommandations imposent des modifications de la LTP.

8.1.1. Changement de la pondération des critères du pot commun

Le changement de pondération de la population (nombre d'habitants) et de la qualité de desserte nécessite un amendement de la loi sur les transports publics (LTP). Actuellement, la pondération est de 25% pour le nombre d'habitants et 75% pour la qualité de desserte.

La modification de la LTP proposée est la suivante :

Art. 30, al. 1 : La part communale est répartie entre toutes les communes comme suit :

- a) 40% en fonction de la population ;*
- b) 60% en fonction de la qualité de la desserte.*

Le changement de pondération progressif demandé par les communes pour l'année de transition 2017 nécessite une disposition transitoire et temporaire dans la LTP.

La modification proposée est la suivante :

Art. 45 (nouveau)

Pour l'année 2017, la part communale est répartie entre toutes les communes comme suit (article 30, al. 1 let. a et b) : 30% en fonction de la population et 70% en fonction de la qualité de la desserte.

8.1.2. Correction concernant la durée des périodes à l'essai des nouvelles lignes

Lors de l'amendement de la LTP du 1^{er} décembre 2015, la durée maximale des périodes à l'essai a été augmentée à cinq ans. Malheureusement à l'art. 37 al. 2, la durée maximale de trois ans est restée inchangée. Il s'agit d'un oubli. Il est donc proposé de profiter du présent projet de loi pour effectuer la correction.

La modification proposée est la suivante :

Art. 37, al. 2

L'indemnité est accordée pour une période à l'essai de cinq ans au plus.

8.2. Amendement de la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC)

L'allègement limité à 2016 de la part communale aux coûts des transports publics de 1,3 million de francs nécessite une disposition transitoire et temporaire dans la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC). La modification proposée est la suivante :

*Disposition transitoire à la modification du **jimm** 2016 :*

Pour l'année 2016, le Conseil d'État est exceptionnellement autorisé à prélever du fonds d'aide aux communes un montant de 1,3 million de francs destiné à diminuer la part due par les communes au titre de l'article 29, alinéa 1 de la loi sur les transport publics (LTP), du 1er octobre 1996.

L'entrée en vigueur rétroactive au 1er janvier 2016 est consécutive à l'adoption du budget 2016 et aux engagements pris par le Conseil d'État lors des débats y relatifs (ci-dessus, ch. 4.4.1, p.7). Elle permet de prélever, pendant et pour l'exercice 2016, le montant nécessaire sur le fonds d'aide aux communes en faveur du pot commun des transports publics.

9. PLANNING

Il est impératif que la validation intervienne encore en 2016, ceci pour permettre la diminution du pot commun de 1,3 million de francs.

10. RÉFORME DE L'ÉTAT

Les modifications n'ont pas d'impact direct sur le programme de réforme de l'État.

11. REDRESSEMENT DES FINANCES

Les modifications n'ont pas d'impact sur le redressement des finances cantonales.

12. VOTE DU GRAND CONSEIL

Le présent rapport soumet au vote du Grand Conseil le projet de modification de la LTP ainsi que de la LFAC. En application de l'article 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise, et de l'article 36, lettre a, de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent projet de modification de la LTP ainsi

que de la LFAC n'entraînant pas de nouvelles dépenses pour l'État, il doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil

13. CONCLUSION

La nouvelle répartition intercommunale du pot commun obtenue en modifiant la pondération des critères à 40% pour le nombre d'habitants et 60% pour la qualité de desserte permet de décharger les communes de surcharges de centre dans le domaine des transports publics et en particulier de la participation au FIF.

Cette modification sera mise en œuvre pleinement au 1^{er} janvier 2018. Des régimes transitoires pour 2016 et 2017 sont proposés.

Le Conseil d'État vous propose de classer le postulat de la commission Mobilité 2030 15.189, du 1^{er} décembre 2015, « Participation financière des communes au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), critères à revoir ».

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 7 septembre 2016

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
J.-N. KARAKASH

La chancelière,
S. DESPLAND

Loi portant modification de la loi sur les transports publics (LTP), du 1er octobre 1996, et de la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC), du 3 décembre 2001

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel
sur la proposition du Conseil d'État, du 7 septembre 2016,
décrète :

Article premier La loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996, est modifiée comme suit :

Clé de répartition	<p><i>Art. 30, al. 1 (nouvelle teneur)</i></p> <p>¹La part communale est répartie entre toutes les communes comme suit :</p> <p>a) 40% en fonction de la population ; b) 60% en fonction de la qualité de leur desserte.</p>
Indemnité	<p><i>Art. 37, al. 2 (nouveau)</i></p> <p>²L'indemnité est accordée pour une période d'essai de cinq ans au plus.</p>
Disposition transitoire et temporaire	<p><i>Art. 45 (nouveau)</i></p> <p>Pour l'année 2017, la part communale est répartie entre toutes les communes comme suit (article 30, al. 1 let. a et b) : 30% en fonction de la population et 70% en fonction de la qualité de la desserte.</p>

Art. 2 La loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC), du 3 décembre 2001 est modifiée comme suit :

*Disposition transitoire à la modification du **jj mm** 2016*

Pour l'année 2016, le Conseil d'État est exceptionnellement autorisé à prélever du fonds d'aide aux communes un montant de 1,3 millions de francs destiné à diminuer la part due par les communes au titre de l'article 29, alinéa 1 de la loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996.

Promulgation

Art. 3 ¹La présente loi est soumise au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

³Les articles premier et 3 de la présente loi entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

⁴L'article 2 de la présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président, La secrétaire générale,

Annexe 1 : Simulation d'une répartition FIF isolée et selon le nombre d'habitants

Pot commun 2016 - simulation avec FIF isolé

	<i>Simulation FIF</i>					
	FIF 100%hab		pot commun 25-75		Total	
Neuchâtel	812'324	24	8'244'971	244	9'057'295	269
Hauterive	61'625	24	479'297	187	540'922	211
St-Blaise	78'097	24	596'873	184	674'970	208
La Tène	116'146	24	725'148	150	841'294	174
La Chaux-de-Fonds	940'270	24	5'479'800	140	6'420'070	164
Corcelles-Cormondrèche	112'919	24	565'598	121	678'517	145
Boudry	132'449	24	651'155	118	783'604	142
Le Locle	250'835	24	1'196'889	115	1'447'724	139
Rochefort	26'442	24	117'589	107	144'030	131
Milvignes	216'663	24	817'807	91	1'034'470	115
Peseux	141'095	24	508'000	87	649'094	111
Val-de-Travers	261'311	24	807'313	74	1'068'623	98
Les Ponts-de-Martel	30'704	24	90'755	71	121'459	95
Valangin	11'800	24	34'585	71	46'385	95
Val-de-Ruz	394'747	24	1'135'091	69	1'529'838	93
Les Verrières	17'242	24	45'910	64	63'152	88
Les Brenets	25'575	24	67'808	64	93'382	88
Vaumarcus	6'430	24	16'666	62	23'096	87
La Sagne	22'805	24	56'505	60	79'310	84
St-Aubin-Sauges	58'904	24	143'802	59	202'706	83
Gorgier	47'754	24	115'443	58	163'197	82
Comaux	38'651	24	92'064	57	130'715	81
La Brévine	15'557	24	36'509	57	52'066	81
Cressier	46'454	24	106'560	55	153'013	79
La Chaux-du-Milieu	12'017	24	27'293	55	39'310	79
Cortailod	114'533	24	246'631	52	361'163	76
Brot-Dessous	2'360	24	4'954	51	7'314	75
Bevaix	92'979	24	192'254	50	285'233	74
Le Cerneux-Péquignot	7'634	24	14'715	46	22'349	71
Le Landeron	107'597	24	202'524	45	310'121	69
Brot-Plamboz	6'189	24	11'436	44	17'625	69
La Côte-aux-Fées	11'535	24	21'294	44	32'829	69
Lignièrès	22'974	24	41'121	43	64'095	67
Les Planchettes	5'250	24	9'282	43	14'532	67
Enges	6'695	24	11'223	40	17'918	64
Fresens	5'683	24	9'419	40	15'102	64
Montalchez	5'756	24	9'516	40	15'271	64
	4'268'000		22'933'800		27'201'800	

SCTR - NW 17.03.2016

Annexe 2 : Simulation avec différentes pondérations pour les critères du pot commun

Pot commun 2016 - simulation répartition clé habitants / qualité de desserte

	Pot commun 2016: ICN = 0											
	clé 25 % - 75 %		clé 40 % - 60 %		clé 50% - 50%		clé 60 % - 40 %		clé 75% - 25%			
Neuchâtel	10'313'626	306	9'286'359	275	8'601'514	255	7'916'669	235	6'889'402	204		
Hauterive	662'314	259	608'404	238	572'464	224	536'524	210	482'613	189		
St-Blaise	788'139	243	730'060	225	691'341	213	652'622	201	594'543	183		
La Tène	965'973	200	920'828	191	890'731	185	860'635	178	815'490	169		
Corcelles-Cormondrèche	745'950	159	740'696	158	737'194	157	733'691	156	728'438	155		
La Chaux-de-Fonds	6'002'597	154	6'000'627	154	5'999'313	154	5'998'000	154	5'996'029	154		
Boudry	716'559	130	742'078	135	759'091	138	776'104	141	801'624	146		
Le Locle	1'318'276	127	1'374'357	132	1'411'744	136	1'449'131	139	1'505'212	145		
Rochefort	129'799	118	137'544	125	142'707	130	147'871	135	155'616	142		
Peseux	639'331	109	691'316	118	725'973	124	760'630	130	812'615	139		
Milvignes	907'916	101	1'002'510	111	1'065'573	118	1'128'636	125	1'223'230	136		
Val-de-Travers	903'775	83	1'056'109	97	1'157'665	107	1'259'221	116	1'411'555	130		
Les Ponts-de-Martel	101'809	80	120'586	95	133'103	104	145'621	114	164'397	129		
Valangin	38'813	79	46'092	94	50'944	104	55'797	114	63'075	129		
Val-de-Ruz	1'275'047	78	1'523'217	93	1'688'663	103	1'854'109	113	2'102'278	128		
Les Verrières	51'773	72	63'397	89	71'146	99	78'896	110	90'520	126		
Les Brenets	76'484	72	93'787	88	105'322	99	116'858	110	134'161	126		
Vaumarcus	18'821	70	23'253	87	26'207	98	29'162	109	33'594	126		
La Sagne	63'972	68	80'247	85	91'097	96	101'947	108	118'223	125		
St-Aubin-Sauges	162'941	67	205'437	84	233'767	96	262'098	107	304'593	125		
Gorgier	130'882	66	165'577	83	188'707	95	211'837	107	246'532	124		
Cornaux	104'466	65	132'841	83	151'757	95	170'674	106	199'049	124		
La Brévine	41'463	64	53'001	82	60'692	94	68'384	106	79'921	124		
Cressier	121'186	63	156'163	81	179'480	93	202'798	105	237'775	123		
La Chaux-du-Milieu	31'058	62	40'164	80	46'235	93	52'306	105	61'411	123		
Cortailod	281'594	59	371'268	78	431'051	91	490'834	103	580'508	122		
Brot-Dessous	5'666	58	7'541	77	8'791	90	10'041	102	11'916	122		
Bevaix	220'094	57	294'595	76	344'262	89	393'929	102	468'430	121		
Le Cerneux-Péquignot	16'928	53	23'273	73	27'503	87	31'734	100	38'079	120		
Le Landeron	233'380	52	323'856	72	384'174	86	444'492	99	534'968	120		
Brot-Plamboz	13'196	51	18'446	72	21'946	85	25'446	99	30'696	119		
La Côte-aux-Fées	24'574	51	34'362	72	40'888	85	47'414	99	57'203	119		
Lignières	47'564	50	67'336	71	80'517	84	93'698	98	113'470	119		
Les Planchettes	10'747	49	15'290	70	18'318	84	21'346	98	25'889	119		
Enges	13'049	47	18'973	68	22'922	82	26'872	97	32'795	118		
Fresens	10'961	46	16'013	68	19'382	82	22'750	96	27'802	118		
Montalchez	11'076	46	16'198	68	19'612	82	23'026	96	28'147	118		
	27'201'800	153	27'201'800	153	27'201'800	153	27'201'800	153	27'201'800	153		