

Crédit d'études de Fr. 220'000.- pour la création d'une liaison de mobilité douce à l'entrée sud-est de Delémont au sud des voies correspondant aux mesures d'agglomération 1.14a, 2.14c et 3.02a

1. CONTEXTE ET ORIGINES DU PROJET

Le secteur stratégique Gare Sud est voué à un développement mixte important (équipements publics, logement – écoquartier, activités économiques). Un concours d'idées en urbanisme est en cours pour développer une planification globale et cohérente. Concernant les déplacements, les giratoires en entrée sud-est de la ville offrent de mauvaises conditions de déplacement pour la mobilité douce, en particulier pour les cyclistes. Ils pourraient être saturés d'ici 2030 selon les prévisions du Plan directeur des déplacements (2017). La charge de trafic actuelle pose déjà des problèmes notamment en termes de sécurité. Aussi, dans les années à venir, il est prévu, selon les différentes planifications directrices de Delémont et de l'Agglomération, de créer une nouvelle liaison de mobilité douce et routière, incluant l'accès par les transports publics (bus) pour les liaisons avec le Val Terbi et Courrendlin/Moutier. La liaison devra se faire concrètement entre Gare sud et la route de Delémont (RC6) qui rejoint l'A16. De manière plus large, elle doit faire le lien entre l'est du district de Delémont et les secteurs Gare Sud et la Communance (dont la gare elle-même).

Dans un premier temps, seule une liaison de mobilité douce sera étudiée, objet de la présente demande de crédit. L'absence de liaison de mobilité douce continue, confortable et sécurisée entre la gare de Delémont, Gare Sud, l'entrée est de la ville et en direction du Val Terbi est à réaliser à court terme. Les franchissements majeurs de cet itinéraire sont les voies ferrées (6 au total) et la route désormais nationale Delémont-Courrendlin.

La liaison s'inscrit dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs et plus généralement l'accès entre l'entrée est de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération, conformément au Plan directeur localisé Gare Sud (2017). Le schéma ci-dessous présente les liaisons de mobilité douce existantes et à venir.

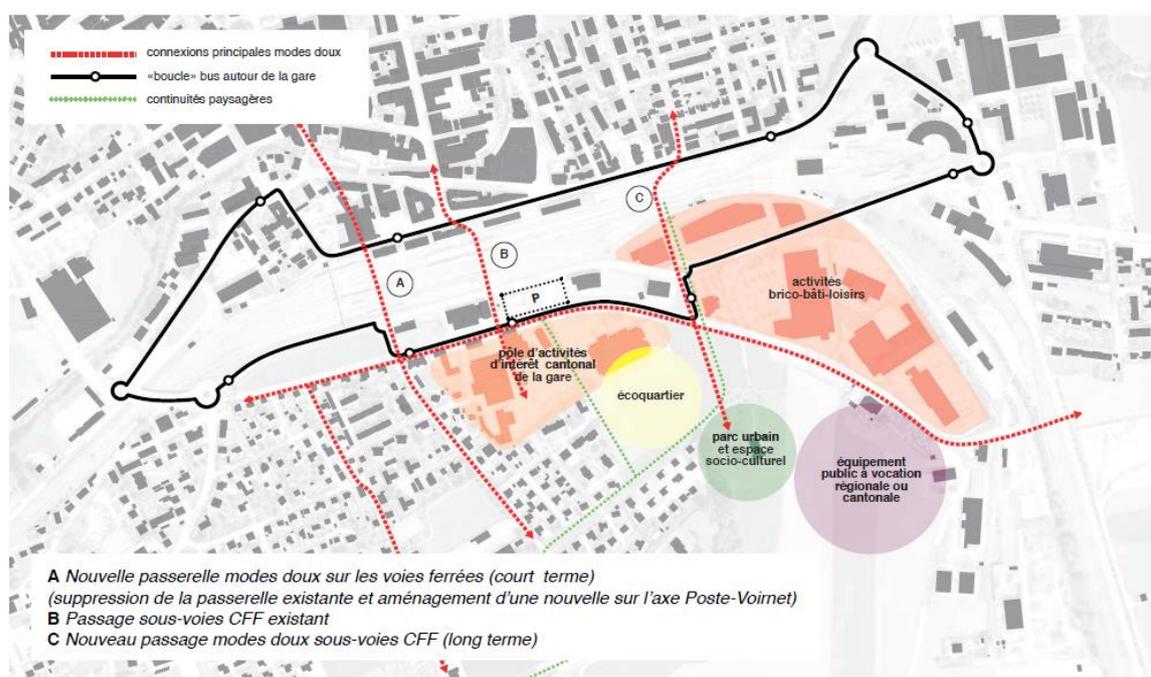


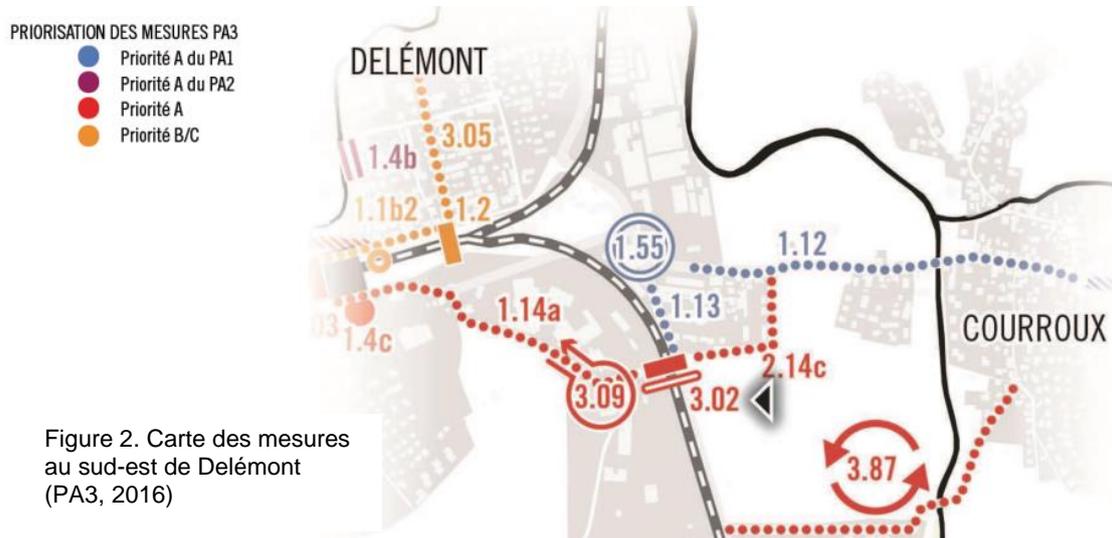
Figure 1. Schéma des connexions de mobilité douce (PDL Gare sud, 2017)

Ce projet répond également à l'objectif de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé des Plans directeurs communaux (2016) et de la mobilité douce de Delémont (2016), où cette liaison est définie comme mesure phare et faisant partie du réseau magistral structurant de mobilité douce. Ce but se retrouve également dans le Plan directeur régional (2016).

2. PROJET D'AGGLOMERATION ET MESURES LIEES

La liaison de mobilité douce à l'est de Delémont est inscrite dans sa totalité dans le Projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) en priorité A (réalisation prévue dès 2019). Elle se compose des mesures 1.14a, 2.14c et 3.02a. Pour toutes les 3, **les travaux doivent impérativement être lancés avant mi-2025 pour que la subvention fédérale soit obtenue dans le cadre du programme d'agglomération.**

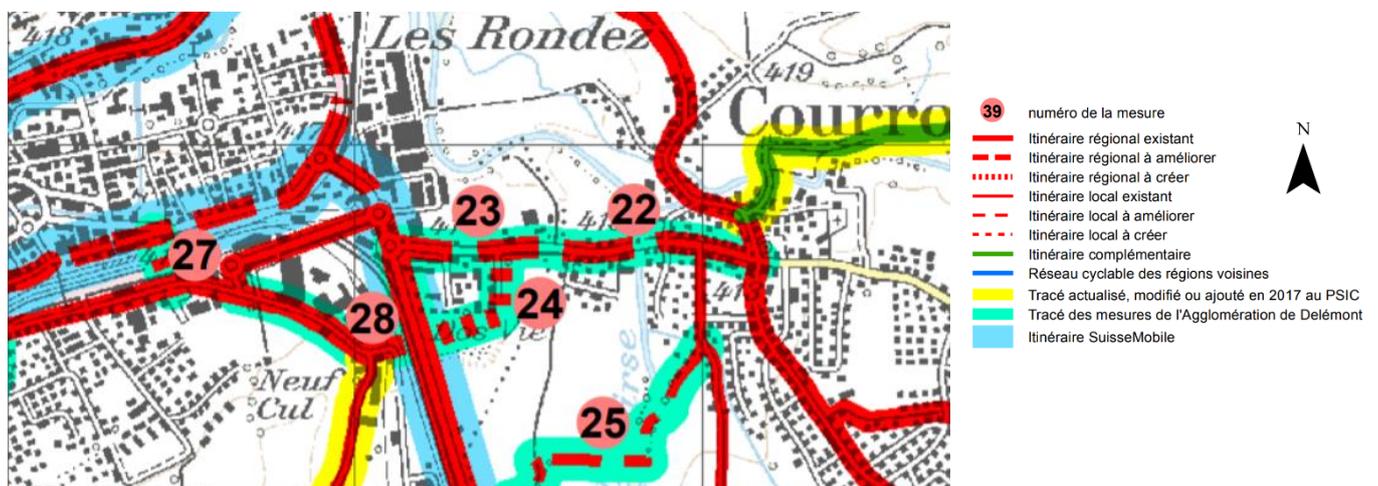
Les mesures sont cofinancées par la Confédération via un forfait subventionnant le paquet des mesures mobilité douce du PA3. Pour la mesure 3.02a, par rapport au devis total de 4.4 millions de francs, un soutien financier fédéral d'environ Fr. 950'000.- est attendu. La mesure 3.02 possède deux parties : la 3.02a pour la liaison de mobilité douce, et la 3.02b pour la liaison routière. Cette dernière sera réalisée à plus long terme. Pour la mesure 1.14a, le devis s'élève à Fr. 460'000.- avec une subvention de Fr. 100'000.- environ, et pour la mesure 2.14c, le devis est de Fr. 650'000.- avec une subvention de Fr. 140'000.- environ. Le devis total provisoire s'élève ainsi à 5.5 millions de francs environ, auquel une subvention fédérale de 1.19 millions de francs environ sera à déduire. Ce devis date de plusieurs années et devra être actualisé.



La mesure 1.14a consistera à aménager un itinéraire plus confortable et sécurisé pour les vélos entre la gare et la Croisée des Loisirs. Concrètement, la volonté est d'aménager un itinéraire cyclable le long de la rue Emile-Boéchat, en créant en principe un trottoir continu et mixte (piétons et cyclistes). Des réflexions seront menées en vue de l'aménagement d'une liaison en direction de Courroux (traits-tillés sur le schéma), mesure 2.14c. Elle permettrait de renforcer la liaison entre le Val Terbi et le secteur Gare sud et d'éviter le passage au niveau des giratoires de l'entrée sud-est de Delémont. A noter qu'un giratoire (pour le rebroussement des bus) est prévu à l'extrémité ouest du futur axe 3.02 et constitue la mesure 3.09 du Projet d'agglomération. Il sera nécessaire de le prendre en compte dans l'étude.

Pour une bonne compréhension de la synergie entre toutes les mesures de ce secteur, il est important d'ajouter que les mesures 1.13 et 1.55 visent à trouver des solutions pour faciliter et sécuriser la circulation sur les giratoires existants, en particulier pour les cyclistes qui continueraient à les utiliser et les bus. Mais à ce jour, aucune solution suffisamment efficace n'a été trouvée même si des pistes se dessinent. Dans tous les cas, la liaison 3.02 reste absolument nécessaire pour améliorer la situation à l'entrée sud-est de Delémont.

Ces liaisons de mobilité douce se retrouvent également dans le Plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) du Canton du Jura (2018). Une coordination avec le Service cantonal des infrastructures est à prévoir et une participation financière sera discutée avec le Canton. Selon le PSIC, la mesure 24 a pour but de « créer un nouvel itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux » et la mesure 28 « à aménager un passage pour cycles et piétons ».



3. ETUDE DE FAISABILITE SOMMAIRE DONNANT LES PREMIERES INDICATIONS

Dans le cadre du PA3, une étude de faisabilité pour la liaison routière et de mobilité douce sur les voies ferrées et la RC6 (3.02) a été établie en 2016 avec un bureau d'ingénieurs travaillant régulièrement avec les CFF. Des variantes ont été esquissées au niveau des tracés et des constructions en surface, en souterrain et en ouvrage. L'étude a également permis d'estimer les coûts à +/- 30 %, ceci afin de les inclure dans la planification financière communale.

Liaison de mobilité douce à court terme

Le but est d'aménager un itinéraire de mobilité douce (cycles et piétons) sur le même axe que la liaison routière prévue à l'est de Delémont dans un second temps. La variante d'itinéraire retenue inclut deux traversées de voies ferrées très peu utilisées (accès à des quais de déchargement) avec un passage à niveaux sécurisé et un passage inférieur de 34 m sous les voies utilisées fréquemment (avec environ 60 m de rampes). La longueur totale de l'itinéraire sera de 470 m.

L'étude préliminaire a montré la complexité et le risque de manque d'attractivité d'un ouvrage totalement en souterrain. Une liaison sur le viaduc pose problème quant à la pente à franchir et les gabarits de la route envisagée. Une variante en site propre, partiellement en surface et partiellement en souterrain, est préconisée par la Municipalité, mais des variantes seront encore approfondies dans le cadre de l'étude d'avant-projet.

Liaison routière à plus long terme

L'étude de cette nouvelle liaison routière, dont le besoin reste à démontrer, ne sera pas traitée dans le cadre de la présente demande de crédit.

4. PARTENAIRES ET CALENDRIER

Afin de tenir compte des différentes composantes de l'étude, les prestations de plusieurs spécialistes seront nécessaires. Ces derniers devront collaborer entre eux et avec la Commune ainsi que le Canton. Il s'agit notamment d'un-e ingénieur-e civil-e et d'un-e conseiller-ère mobilité (mobilité douce en particulier). Le mandat reposera sur le Règlement SIA 103 (2014) concernant les prestations et honoraires des ingénieur-e-s civil-e-s.

Puisque la liaison inclura un passage des voies CFF, une collaboration étroite avec ces derniers est indispensable. Un premier échange à ce sujet a eu lieu en octobre 2019 lors de la séance de coordination annuelle UETP – RCJU – CFF et le projet de liaison leur a été rappelé lors de la coordination 2020. Comme indiqué auparavant, la coordination avec le Canton (Service des infrastructures) dans le cadre du PSIC est essentielle. La collaboration avec l'agglomération sera également nécessaire.

L'étude pour établir l'avant-projet est prévue en 2021 – début 2022. Suivra la planification de détail, les demandes d'autorisation et le crédit de réalisation en 2022-2023. Les travaux pourraient débuter en 2024, mais devront dans tous les cas démarrer d'ici le premier semestre 2025. Ce calendrier sera adapté au besoin, selon l'évolution du processus.

5. PERIMETRE ET CONTENU DE L'ETUDE

Le périmètre précis du projet sera à déterminer par l'étude. Le tracé est déjà relativement bien défini dans le PA3 et dans l'étude de faisabilité de 2016 pour la partie 3.02a mais les emprises exactes doivent encore être précisées. Cela en particulier pour les nouvelles emprises à l'est de la route nationale.

Les objectifs du mandat impliquent des compétences dans différents domaines spécifiques. Ces objectifs peuvent être résumés ainsi :

Réseaux techniques

Analyse des installations et adaptations requises aux différents réseaux techniques en fonction des besoins ; évaluation des opportunités à saisir pour améliorer ces infrastructures souterraines dans le secteur ; coordinations étroites avec les CFF, SID, Regiogaz et le Service UETP.

Mobilité et transports

Analyse des adaptations requises au réseau de mobilité douce et au réseau routier ; sécurisation des tronçons pour la mobilité douce et le trafic routier, en intégrant les carrefours avec les routes à fort trafic et le franchissement des voies ferrées ; coordination avec les éventuels futurs arrêts de transports publics dans le secteur ou autres aménagements (giratoire pour le rebroussement des bus).

Aspects paysagers

Etude des aménagements qui doivent être bien intégrés au paysage environnant (contexte naturel et agricole) ; avec la plantation d'arbres le long des voies de circulation et la mise en place d'éléments favorables à la biodiversité en général.

Eclairage public

Etude d'un éclairage public répondant aux planifications des SID, en particulier le projet « Voie lactée » et aux normes applicables.

En général

Estimation des coûts des différentes opérations, définition des principes de répartition des frais entre les différents intervenants (Commune, Canton, propriétaires fonciers et CFF, puis agglomération pour la subvention fédérale), accompagnement de la réflexion sur le choix du mode de financement de la part communale ; établissement du calendrier pour les travaux ; identification des contraintes liées à la planification et à la réalisation des travaux, coordination de la gestion des flux avec d'autres éventuels chantiers communaux.

6. PLAN CLIMAT - DEFIS ET OBJECTIFS DE LA LUTTE CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE PRIS EN COMPTE PAR LE CREDIT-CADRE

L'intégration des défis de la lutte contre le réchauffement climatique est effective depuis de nombreuses années dans les planifications communales, notamment dans les domaines de l'énergie, de l'aménagement du territoire, de la mobilité, de l'eau et des constructions en général. Elle doit être renforcée de manière importante en lien avec les changements vécus ces dernières années et les nouvelles aspirations largement exprimées par la population. Le but clairement affiché doit être de réduire l'empreinte écologique et la production des émissions de CO₂ afin d'améliorer le cadre et la qualité de vie en général. Les domaines d'action principaux identifiés et les principaux objectifs fixés en vue d'élaborer le plan climat sont les suivants :

Notice - Grille d'évaluation :

en gras les buts généraux du Plan climat et à la suite les modalités de prise en compte dans le présent projet

Construction : réduire la consommation, tenir compte des émissions grises générées par les matériaux dans les projets de construction, assurer une gestion durable de l'eau (infiltration, rétention, récupération, réduction de la consommation)

- *Les matériaux utilisés seront choisis en fonction des critères de durabilité applicables*
- *Les eaux pluviales seront naturellement infiltrées dans toute la mesure du possible*

Energie : réduire la dépendance aux énergies fossiles et promouvoir les énergies renouvelables en général, utiliser les sources d'énergie renouvelables de manière durable et efficace

- *Le présent crédit offre une opportunité de réduction de l'énergie consommée en favorisant une meilleure liaison de mobilité douce mieux sécurisée au sud-est de la ville, lieu très problématique en particulier pour les vélos aujourd'hui*
- *L'éclairage public sera naturellement conçu en intégrant les objectifs fixés dans le projet « Voie lactée » des SID*

Mobilité : favoriser une mobilité sobre en carbone, privilégier les distances courtes et, si possible, les parcours à pied, à vélo ou en transports publics; remplacer le trafic motorisé restant par des véhicules légers et fonctionnant à l'énergie électrique renouvelable

- *Le présent crédit s'inscrit totalement dans les objectifs fixés du point de vue de la mobilité douce*

Biens de consommation : prendre en compte et réduire au minimum les émissions liées à la consommation en particulier les émissions grises des biens et services – au niveau de l'ensemble du processus de production et d'achat, privilégier les investissements financiers neutres sur le plan climatique

- *Les matériaux utilisés seront choisis en fonction des critères de durabilité applicables*

Aménagement du territoire, urbanisme et espaces publics : prendre en compte les changements climatiques avec des planifications cohérentes aux différentes échelles afin de promouvoir un développement territorial durable (densifier avec qualité, maximiser les surfaces vertes, arboriser les espaces publics et privés, etc.)

- *Les aménagements extérieurs seront réalisés de manière durable en intégrant une végétalisation lorsque cela est possible le long de l'itinéraire prévu*

Santé : protéger la population des effets néfastes du changement climatique dans le cadre des constructions et aménagements réalisés

- *Le développement de la mobilité douce pour l'accès aux infrastructures de loisirs et de détente, à la gare ou au lieu de travail, s'inscrit pleinement dans la promotion de la santé en général*

ARRETE DU CONSEIL DE VILLE

Le Conseil de Ville de la Commune municipale de Delémont

- vu :
 - le rapport du Conseil communal du 17 mai 2021 ;
 - les dispositions de l'art. 29, al. 17 et 22, du Règlement d'organisation de la Commune municipale ;
 - les préavis favorables de la Commission de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics ainsi que la Commission des finances ;
- sur proposition du Conseil communal :

arrête

1. Le crédit d'études de Fr. 220'000.- pour la création d'une liaison de mobilité douce à l'entrée sud-est de Delémont au sud des voies correspondant aux mesures d'agglomération 1.14a, 2.14c et 3.02a est accepté.
2. Ce crédit est financé par voie d'emprunt.
3. Cette décision est soumise au référendum facultatif.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE

La présidente :

La chancelière :

Florine Jardin

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 31 mai 2021