

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE FR. 357'000.- HT POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN ACCÈS AUX PRÉS ROSES POUR LA MISE EN SERVICE DE LA FUTURE DÉCHETTERIE RÉGIONALE ET FINANÇÉ PAR LE FONDS DES DÉCHETS

1. CONTEXTE

Le projet du nouvel accès routier aux Prés-Roses s'inscrit dans le cadre du projet d'agglomération de Delémont avec la mesure 1.36b qui a été validée par le Canton et la Confédération et qui est inscrite dans l'accord sur les prestations concerné. Cette mesure prévoit l'aménagement d'un nouvel accès destiné au trafic individuel motorisé (TIM) depuis la route de Courtételle, via le secteur du centre d'entretien de la RCJU/A16.

L'aménagement de ce nouvel accès est étroitement lié à la mesure 1.36a qui prévoit le réaménagement complet du chemin des Vies-Ste-Catherine en itinéraire réservé uniquement aux piétons et aux cyclistes afin d'améliorer la sécurité et le confort de cet itinéraire qui est actuellement dangereux pour les jeunes notamment qui se rendent aux terrains de foot.

Cet accès permettra de se rendre aux terrains des Prés-Roses, au Camping ainsi qu'au Centre de collecte et de valorisation des déchets (CCV) et d'améliorer l'accessibilité au centre d'entretien RCJU/A16. Cette nouvelle déchetterie régionale, réalisée par le SEOD, a pour objectif d'améliorer la collecte et l'offre de valorisation des déchets, de permettre une utilisation durable des matières premières et une maîtrise des cycles des matériaux et de limiter l'impact environnemental afin de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique.

2. PRIORITE POUR LA PROTECTION DU CLIMAT : PERTINENCE ET DURABILITÉ DU PROJET

Conformément à la motion 5.06/23, acceptée par le Conseil de Ville, un chapitre « Priorité pour la protection du climat » présente une évaluation des projets concernant leur pertinence et leur durabilité.

2.1 Pertinence d'un point de vue « gestion des déchets »

Le SEOD planche depuis plus de 10 ans sur la mise en place d'un système de gestion des déchets moderne dans le but d'offrir un service durable et de qualité avec des coûts de gestion maîtrisés, grâce à une mutualisation au niveau régional de toutes les ressources des communes. Plusieurs interventions au Conseil de Ville ont été faites pour demander la réalisation d'une déchetterie régionale, la situation actuelle à Delémont n'étant plus maîtrisée pour plusieurs types de déchets et ces derniers n'étant pas valorisés de manière optimale.

Plusieurs options ont été étudiées, notamment celle d'un partenariat avec un centre de collecte privé comme celui de Develier. Le choix du SEOD de réaliser sa propre infrastructure était étroitement lié aux buts suivants :

- Maintenir la gestion des déchets en mains publiques
- Mutualiser la gestion des déchets à l'échelle régionale pour avoir un meilleur rendement et des recettes plus élevées
- Professionnaliser la gestion des déchets
- Optimiser la logistique
- Mettre en place des infrastructures modernes.

2.2 Pertinence d'un point de vue « accès »

La problématique de la sécurité sur le chemin des Vies-Ste-Catherine, en particulier pour la mobilité douce et toutes les personnes qui se rendent aux terrains de sport des Prés Roses en particulier, a fait l'objet de plusieurs interventions au législatif au vu de la configuration actuelle de cet accès (gabarit trop étroit pour le croisement des véhicules, très mauvais état de la chaussée, dangerosité du secteur pour les piétons et les cyclistes, absence d'éclairage public). La mesure 1.36a du projet d'agglomération prévoit ainsi de sortir le trafic et de réserver ce chemin uniquement aux piétons et aux vélos.

Le développement de la zone des Prés Roses (implantation du centre de collecte et de valorisation des déchets, extension prochaine du centre d'entretien de l'UTIX/A16 par l'OFROU, les futurs projets du Canton, le trafic des utilisateurs des Prés-Roses et du camping), ont mis en évidence, dans le cadre d'une analyse trafic faite par

un bureau spécialisé, que la typologie du carrefour n'est plus adaptée pour répondre aux besoins futurs. Ceci est d'autant plus vrai que le carrefour existant rend déjà la circulation difficile lorsque les usagers accèdent au secteur ou sortent du centre d'entretien et de la Police. Lors de forte affluence et aux heures de pointe, en sortant du centre d'entretien et de la police, il est quasiment impossible de tourner à gauche en direction de l'A16.



Refoulement
en HPS



Refoulement
en HPM

Une situation actuelle déjà difficile aux heures de pointe

Le résultat de l'étude trafic, fait par un bureau spécialisé, avec une modélisation de toutes les charges de trafic, a démontré que seul l'aménagement d'un carrefour giratoire permettait de répondre à toutes les contraintes et qu'un carrefour avec perte de priorité et présélection comme actuellement ne fonctionnerait pas : des risques de refoulement (bouchons) du côté de la sortie autoroutière Delémont Ouest et jusqu'à l'entrée de Delémont, seraient effectifs aux heures de pointe les plus chargées.

2.3 Conformité au développement durable

La grille d'évaluation habituelles relative au plan climat afin de répondre aux défis et objectifs en la matière, a été remplie et est en annexe.

3. CENTRE REGIONAL DE COLLECTE ET DE VALORISATION DES DÉCHETS (CCV)

3.1 Rappel des décisions antérieures prises par le Conseil de Ville et objectifs visés

A titre de rappel, le Conseil de Ville s'est déjà prononcé à plusieurs reprises en faveur de la réalisation du CCV.

- **14 décembre 2020** : Adoption par le Conseil de Ville du message au Corps électoral pour la modification du Plan d'aménagement local destiné au projet de déchetterie aux Prés-Roses
- **7 mars 2021** : Votation populaire sur la modification du Plan d'aménagement local destiné au projet de déchetterie aux Prés-Roses
- **28 février 2022** : Approbation par le Conseil de Ville de la modification du Règlement sur les déchets en vue de l'adhésion au CCV
- **28 février 2022** : Approbation par le Conseil de Ville du crédit de Fr. 900'000.- pour financer l'achat du terrain destiné au CCV et décision de le mettre en droit de superficie au profit du SEOD.

Le concept modulaire développé par le SEOD a pour but d'offrir un service de qualité, avec des coûts de gestion des déchets maîtrisés, et vise les objectifs suivants :

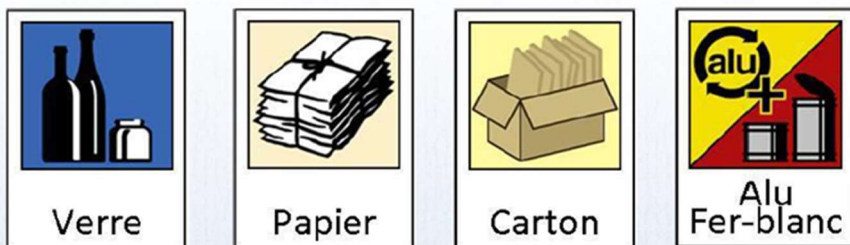
- Améliorer la qualité du tri et de la valorisation des matières
- Limiter les coûts d'élimination des déchets : pour Delémont, un gain financier de plus de Fr. 150'000.-/an est prévu, avec des prestations de meilleure qualité et plus durables. Cette économie annuelle est le résultat des mesures suivantes : abandon du ramassage porte à porte des déchets encombrants (qui devront être amenés à la déchetterie) et des frais d'élimination payés actuellement par la Municipalité ; réduction du nombre de tournées des déchets verts de 49 à 52 par an ; réduction des coûts pour le ramassage porte-à-porte du papier-carton (qui sera déposé directement à la déchetterie ou dans les écopoints). Avec la réalisation de la déchetterie et son accès, **la Ville va réaliser une économie importante.**

- Diminuer la charge des communes : pour Delémont, le CCV diminuera également les tâches du personnel de la voirie qui pourra être réaffecté à des domaines qui ne peuvent pas être traités correctement ; des prestations pourraient être également faites pour le SEOD, contre facturation, avec des perspectives de recettes supplémentaires. Les heures de travail qui seront économisées peuvent être estimées à environ 1'500 à 2'000 heures de travail par année. En cas de prestations pour les besoins du SEOD afin de ramasser les déchets dans d'autres communes via un contrat de prestations, le temps effectif pourra être facturé au SEOD, ce qui garantira des recettes supplémentaires. Les coûts d'investissement pour la déchetterie seront ainsi particulièrement rentables autant en termes de réduction des charges que d'augmentation des recettes.
- Répondre aux exigences de la récente Loi cantonale sur les déchets et les sites pollués qui oblige notamment les communes à réaliser une déchetterie (cf. point 3.3).
- Les communes du SEOD ont accepté d'augmenter leur participation de façon significative pour répondre à cette obligation légale et offrir à la population des prestations de qualité en matière de gestion des déchets. Si la Ville venait à refuser ce crédit pour l'accès à la déchetterie cela reviendrait à montrer un très mauvais signal dans l'ouverture à des services intercommunaux.
- L'accès à une déchetterie sur sol delémontain est un avantage certain pour la population complété par un nouvel itinéraire via les Vies-Ste-Catherine qui sera réservé exclusivement à la mobilité douce (les riverains seront autorisés), pour se rendre aux sites des Prés Roses, un endroit dédié aux loisirs pour toutes et tous.

3.2 Avantages du CCV pour la Ville de Delémont

Il convient de rappeler les avantages d'un tel projet pour la Ville de Delémont, en particulier :

- Centralisation aux Prés Roses : endroit unique où les citoyens pourront amener les déchets divers (30 types de déchets), proximité pour les habitants de Delémont, avec un accès sécurisé aux vélos, vélos-cargo, par les Vies-Ste-Catherine ;
- Service sur appel : pour les personnes qui ne peuvent pas se rendre au CCV ;
- Economie circulaire : recyclage des déchets au CCV avec une collaboration avec Caritas ;
- Dans les quartiers de la ville :
 - Maintien porte-à-porte pour les déchets verts qui seront valorisés à l'usine biogaz de Courtemelon pour produire de l'énergie verte et renouvelable
 - Amélioration des écopoints pour les 5 fractions de base



- Mise en place de moloks dès 2025 à environ 50 emplacements proches des habitations et des entreprises, donc avec le maintien d'un service de proximité
- Financé entièrement par le SEOD : investissement de Fr. 4.8 mios, avec participation de Fr. 1'190'000.- TTC du SEOD pour les équipements et accès réalisés par la commune, y compris le giratoire (selon les détails du point 7.) ;
- Gestion reste en mains publiques : une solution privée conduirait à la perte de maîtrise de la chaîne de valeur des déchets (matière première mutualisée au niveau régional par le CCV).

Sans giratoire, la déchetterie ne pourrait pas être construite. Le Canton (Service des Infrastructures et Police) a clairement indiqué que cet aménagement était indispensable, en particulier pour leurs services d'urgence. Les inconvénients ou pertes d'opportunités sans le CCV, seraient les suivants :

- Les problèmes actuels resteraient tels qu'ils sont, c'est-à-dire, sans un endroit centralisé pour la collecte de tous les déchets, gestion anarchique des encombrants qui enlaidissent la Ville, place de compost plus aux normes et utilisée sans autorisation avec des surcoûts importants pour la commune, impossibilité de valoriser et recycler tous les déchets, etc.
- Des charges financières plus élevées (Fr. 150'000.-/an en plus).

3.3 Une déchetterie, obligation légale

Le Canton a envoyé un courrier le 14 août 2024 rappelant que la réalisation d'une déchetterie est une obligation légale.

Rappel de l'obligation de mettre à disposition des citoyens jurassiens un centre de collecte des déchets et d'instaurer une taxe causale sur les déchets encombrants

Madame la Maire,
Monsieur le Maire,
Mesdames, Messieurs,

Nous tenons par ce courrier à vous rappeler que la loi cantonale sur les déchets et les sites pollués (LDSP, RSJU 814.015) demande à ce que les communes mettent à disposition de leurs citoyens un centre de collecte des déchets communal, intercommunal ou régional (art. 11, al. 3, LDSP). En d'autres termes, tous citoyens jurassiens devra à terme avoir accès à une déchetterie dans laquelle il sera en mesure d'éliminer une grande partie de ses déchets. Depuis l'entrée en vigueur de la LDSP en 2021, les communes disposent d'un délai de 4 ans pour répondre à cette exigence légale, c'est-à-dire jusqu'au 1^{er} mars 2025 (art. 54, LDSP).

La mise en place d'une solution intercommunale est celle qui permet de répondre aux exigences légales en réduisant au maximum les charges financières d'investissement et d'exploitation pour la Municipalité de Delémont.

4. ETUDE DE TRAFIC, DE VARIANTES ET CONTRAINTES

Une étude de trafic a été réalisée par un bureau spécialisé afin de vérifier le fonctionnement du carrefour dans sa configuration actuelle avec des charges de tous les utilisateurs actuels et futurs dans une vision à moyen et à long terme, largement plus grandes qu'aujourd'hui, et tester différentes configurations du carrefour.



Pour contrôler le bon fonctionnement du carrefour, il a été tenu compte du trafic actuel (analyse de comptages), du trafic attendu (report du trafic de tous les terrains de sport des Prés Roses, y compris lors de manifestations tels que des tournois, du camping et du restaurant, de la déchetterie et des développements du Canton et de l'OFROU.

Les contraintes suivantes ont été prises en compte :

- Assurer la fluidité du carrefour avec les charges de trafic futures en tout temps pour ne pas créer de blocages aux services d'urgence et de bouchons proches de la sortie autoroutière et à l'entrée de Delémont.
- Garantir en tout temps la priorité aux véhicules et services d'urgence du centre d'entretien et de la Police sur les autres utilisateurs des Prés-Roses.

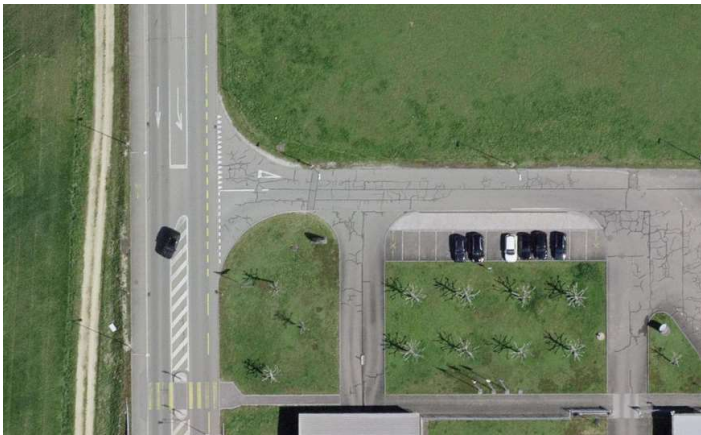
Les véhicules de police en intervention ne doivent jamais être bloqués en sortie, notamment en cas de refoulement depuis la déchetterie : dans la grande majorité des cas d'interventions urgentes, la Police n'a pas l'autorisation d'utiliser les feux bleus. Il ne peut y avoir plus de 1 à 2 min entre l'alarme et le départ des véhicules d'interventions selon la police.

- Garantir une géométrie adéquate pour les véhicules d'entretien de l'A16, en particulier les grands chasse-neiges qui déblaient l'autoroute.
- Garantir les distances de la zone d'attente et les angles de visibilité dans le secteur de la station de lavage, dont une extension est prévue.
- Garantir une zone de stockage (pour environ dix véhicules) à l'extérieur de la déchetterie afin d'éviter tout blocage
- Assurer la sécurité nécessaire pour tous les modes, y compris vélos et piétons.

Plusieurs variantes ont donc été étudiées afin de définir quel type de carrefour permettrait de répondre aux contraintes mentionnées ci-dessus.

4.1 Variantes sans giratoire

a. Garder la configuration actuelle



La géométrie actuelle du carrefour fonctionne déjà avec des difficultés, notamment aux heures de pointe avec les charges actuelles. L'augmentation de charges de trafic induite par la déchetterie et les futurs projets OFROU/RCJU aura pour conséquence de saturer complètement le système induisant de fréquents blocages pour la déchetterie et les véhicules d'intervention.

Cette solution a été écartée.

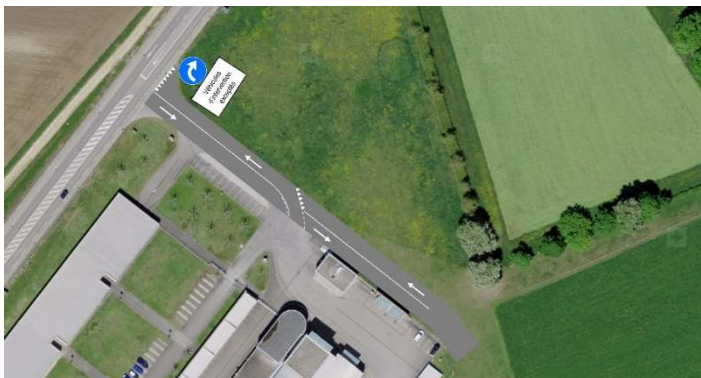
b. Perte de priorité avec rabattement



Cette solution serait de conserver le carrefour à perte de priorité actuel mais en priorisant la voie de sortie des véhicules de la police et du centre d'entretien par rapport à la déchetterie. Cette solution ne règle pas les problèmes liés aux charges de trafic et aux remontées de files qui seront identiques à celles de la variante ci-dessus avec risque de blocage de la déchetterie.

Cette solution a été écartée.

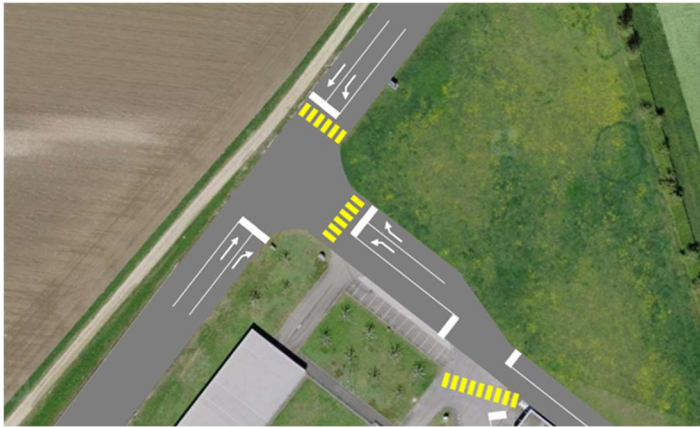
c. Perte de priorité avec obligation de tourner à droite



La capacité utilisée du carrefour serait pratiquement de 100% et le fonctionnement du carrefour serait a priori assuré avec les charges futures de trafic. Par contre le giratoire de Develier qui serait utilisé en demi-tour pour atteindre l'autoroute, atteindrait une capacité utile de 100% et deviendrait instable avec des blocages y compris jusqu'à l'entrée de Delémont voire sur la RDU. La sortie de l'A16 serait encore plus saturée.

Cette solution a été écartée.

d. Régulation du carrefour par feux de circulation

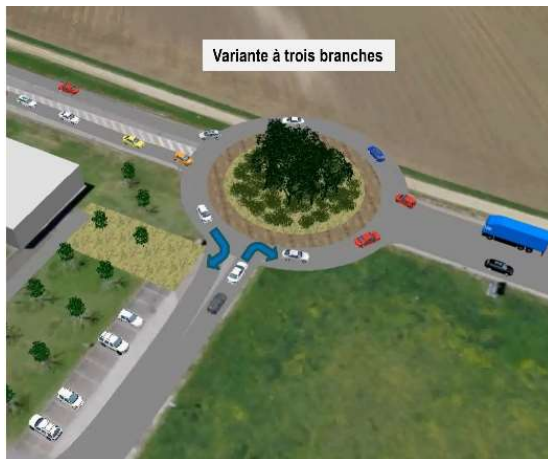


La capacité utilisée du carrefour serait a priori assurée, cependant la proximité des giratoires adjacents pose problème. Les arrivées de véhicules par grappes et de façon non continue sur les giratoires, les rendraient totalement instables. De plus, le système de blocage des feux pour la sortie des véhicules d'urgences compliquerait passablement la tâche de la Police et du service d'entretien, ce qui n'est pas du tout adéquat.

Cette solution a été écartée.

4.2 Variantes avec giratoire

e. Giratoire à trois branches



Cette variante fonctionne pour tous les horizons de trafic considérés par contre elle pose problème en termes d'aménagement pour les circulations à l'intérieur du centre de Police et d'entretien et au niveau des visibilités aux différents accès tiers.

Cette solution a été refusée par le Canton

f. Giratoire à quatre branches



La variante à quatre branches est la meilleure et résout tous les problèmes : elle est fonctionnelle au niveau de l'écoulement des charges de trafic tout en laissant une flexibilité maximale pour l'aménagement interne du centre d'entretien et de la Police ainsi que les futurs développements.

Elle garantit une stabilité du système de circulation en tout temps.

La variante giratoire permet d'améliorer clairement la situation par rapport à un carrefour à perte de priorité. Les files dynamiques en entrée de giratoire restent complètement sous contrôle. La réserve de capacité est suffisante pour assurer les augmentations ponctuelles de charges de trafic. Après comparaison des variantes giratoire et analyse de la sécurité, du

fonctionnement du site pour les services de Police de la RCJU et le centre d'entretien de l'OFROU/A16, ainsi que du risque de blocage de ceux-ci et en accord avec eux, le choix définitif s'est porté sur le giratoire à quatre branches.

Cette solution a été retenue à l'unanimité des parties concernées

5. CONTENU DU PROJET

Le projet du nouvel accès aux Prés-Roses prévoit donc l'aménagement d'un carrefour giratoire à 4 branches, dont une dédiée uniquement au Centre d'entretien RCJU - OFROU. La branche en direction des Prés-Roses a été adaptée à 30km/h, tenant compte d'un trafic important attendu le samedi ou lors d'événements sportifs par exemple. Le bâti existant, murs et bâtiments, dicte la géométrie routière en situation pour l'axe Nord-Sud. L'emplacement du giratoire est également dicté par l'accès existant au Centre d'entretien et à la police qui exigent d'avoir un accès direct dans le giratoire en cas d'urgence. La station de lavage et le parking du centre d'entretien (à l'ouest) conditionnent également la nouvelle route en direction des Prés-Roses.

Le dimensionnement de la géométrie du giratoire en situation a été construit selon la norme SN 640 263 avec un diamètre total de 40m. L'anneau de circulation mesure 5.5m de large. Un anneau intérieur autour de l'îlot central franchissable (largeur de 3m) a également été ajouté pour garantir le passage de convois spéciaux et pour les semi-remorques qui vont en direction de Delémont. Finalement, l'îlot central comprend un diamètre de 23m. Concernant la branche des Prés-Roses, il est nécessaire de prévoir une zone de présélection en direction de la déchetterie dans le but de laisser un accès direct aux usagers des Prés-Roses et du Camping. Un trottoir mixte est également prévu du giratoire jusqu'à la déchetterie afin de garantir un accès sécurisé aux piétons et cyclistes qui auraient choisi cet accès.



6. DEMANDE DE CREDIT ET FINANCEMENT

6.1 Estimation des coûts et participation financière de tiers

Plusieurs partenaires comme le SEOD, l'OFROU, l'Office de l'Environnement et le Canton, ont été sollicités pour une participation financière et sont partie prenante dans ce projet.

6.2 Participation du SEOD

Le Syndicat d'Élimination des Ordures de District (SEOD) va contribuer à hauteur de 1'190'000 CHF HT répartis en trois parties distinctes.

- **320'000 CHF HT** pour la viabilisation du Centre de Collecte et de Valorisation (CCV) – déjà voté.
- **435'000 CHF HT** sans remboursement de la Commune validé formellement à l'assemblée extraordinaire du 26 septembre 2024.
- **435'000 CHF HT** sous la forme du versement de la participation de CHF 40.- par habitant comme pour toutes les autres communes du SEOD, soit environ CHF 500'000 HT par année. Ce montant servira à financer la construction de l'accès et le solde non affecté reste acquis à la Commune. Les autres communes utilisent cette participation selon leur stratégie de gestion des déchets. Ce montant sera utilisé par le Municipalité en 2025, donc sur le même exercice comptable. Le solde en surplus de cette contribution annuelle viendra alimenter le fond des déchets.

Les trois montants seront utilisés comme des subventions provenant du SEOD. Cette participation du SEOD fait partie d'une convention qui formalise et règle les aspects administratifs.

6.3 Participation de Canton

Le Canton va apporter une contribution de **250'000 CHF** dans le cadre des mesures AGGLO, acceptée par le Gouvernement le mardi 27 août dernier. La convention de cette participation est validée.

6.4 Participation de l'Office de l'Environnement

L'Office de l'Environnement va contribuer à hauteur de **200'000 CHF**. Ce montant sera versé par le SEOD à l'Office l'année prochaine et sera affecté en 2025 à la construction de l'accès à la déchetterie. Le Département de l'environnement a confirmé par écrit cette participation.

6.5 Participation de l'OFROU et achat du terrain

L'Office Fédéral des Routes (OFROU) va participer à hauteur de **55'000 CHF** pour la réfection des places de stationnement. Pour les questions foncières, l'OFROU cédera le terrain à CHF 70.-/m². L'achat du terrain est prévu dans la présente demande de crédit. Une convention règlera ces différentes questions.

7. ESTIMATION DES COUTS

Les montants du crédit qui est présenté, sont des montants hors taxe, soit sans TVA puisque **le crédit d'investissement sera autofinancé par la taxe et le fonds des déchets. Le Délégué aux Affaires communales a validé ce principe puisque le giratoire et l'accès doivent être réalisés pour permettre la construction de la déchetterie.** Comme les différentes participations font l'objet de conventions ou de confirmations écrites, ces montants ont été déduits de la présente demande de crédit, comme cela se fait habituellement.

1. Ouvrage : giratoire et route	Estimation (HT)
Honoraires AP, PO et autorisation	271 000
Installation de chantier	124 000
Piste de chantier	37 000
Déconstruction, défrichage, modification piste	181 000
Terrassements, remblayage	383 000
Trottoirs, bordures, chaussées latérales, marquages, signalisation	780 000
Eaux usées et eaux claires	120 000
TOTAL 1 (HT, yc. divers et imprévus, honoraires)	1 896 000
2. Acquisition des terrains	
Parcelle 5074 et 5075 RCJU/RN16 droit de superficie/achat du terrain	120 000
Frais de notaire et accessoires	17 000
TOTAL 2 HT	137 000
TOTAL 1+2 HT	2 033 000
3. Participation financière et subvention	
SEOD participation selon convention (320KCH + 435KCH + 435KCH)	-1 190 000
RCJU – dans le cadre du projet d'agglomération (250 000 TTC)	-231 000
RCJU/SEOD (200 000.- montant non soumis à la TVA)	-200'000.-
RCJU / OFROU participation au renouvellement du revêtement (55'000 HT)	-55 000
TOTAL 3	- 1 676 000
TOTAL HT	357 000

Par ailleurs, les travaux du réseau de l'éclairage public seront financés par le crédit-cadre déjà voté. Le montant de ceux-ci est de 300'000.- HT pour le réseau électrique.

Financement

Tableau de bord pour le crédit d'investissement - montants en CHF	Oui	Non	Remarques
Montant du Crédit autofinancé			357'000.-
Intégration du crédit dans le plan financier	x		
Concordance de la période de réalisation avec celle planifiée	x		
Prélèvement HT comptable sur fonds existant – eaux usées et eaux claires 29002.10	x		Fonds No
Utilisation du fonds MCH1 (eaux usées et eaux claires) au 31.12.2023 : Montant disponible : CHF 3'807'531.-			120'000.-

Charge financière amortissements - montants en CHF		
Taux de l'amortissement comptable autofinancé réseaux d'eaux usées et claires, 80 ans taux 1,25 %	120'000.-	1'500.-
Taux de l'amortissement comptable autofinancé déchets, 40 ans taux 2,5 % fonds No 29004.00, solde disponible au 31.12.2023 CHF 742'258.50	237'000.-	5'925.-
Charge financière intérêts - montants en CHF		
Charge d'intérêts maximale autofinancée pour les réseaux d'eaux usées et eaux claires, calculée sur un taux moyen de 3 %*	120'000.-	3'600.-
Charge d'intérêts maximale autofinancée pour les déchets calculés sur un taux moyen de 3 %* fonds No 29004.00, solde disponible au 31.12.2023 CHF 742'258.50	237'000.-	7'110.-
Total de la charge financière annuelle autofinancée (eaux usées/ eaux claires + déchets)		18'135.-

* L'amortissement financier et le taux d'intérêt ne peuvent pas être déterminés de cas en cas, la Municipalité procédant à des emprunts à court, moyen et long terme.

Concernant la charge financière de l'investissement financé par le fonds eaux usées et eaux claires MCH1, il n'aura pas d'incidence sur le compte de résultat de ce secteur vu le prélèvement compensatoire qui neutralisera les charges financières.

Comme indiqué ci-dessus, la charge financière lié aux déchets de 237'000.- frs n'impacte pas le ménage communal mais est prise en charge par la taxe et le fonds des déchets. En fonction d'une planification à moyen terme prenant en compte les économies qui seront réalisées grâce à la construction de la déchetterie (KCHF 150 par an), la taxe ne subira pas de modification et le fonds reste pérenne avec un bon niveau de réserve.

Il faut par ailleurs rappeler que le terrain nécessaire à la déchetterie sera mis en droit de superficie au profit du SEOD contre une rémunération annuelle de 30'000.- frs environ qui sera versée à la Municipalité de Delémont.

8. PLANIFICATION

Le plan de route nécessaire à la construction du giratoire et de l'accès à la déchetterie a été déposé publiquement et n'a pas fait d'opposition. Il a été validé par le Canton et la Confédération. Un appel d'offres a été fait pour les travaux à réaliser qui a permis de consolider les montants nécessaires aux travaux. Sous réserve de l'acceptation de la présente demande de crédit, les travaux pourront démarrer en début d'année 2025.

9. PRÉAVIS DES COMMISSIONS ET PROPOSITION DU CONSEIL COMMUNAL

Le crédit de Fr. 357'000.- a été préavisé par les commissions communales comme suit :

- Commission UETP, lors de la séance du 2 octobre 2024 : préavis favorable
- Commission des Finances, lors de la séance du 7 octobre 2024 : préavis favorable

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal propose au Conseil de Ville d'accepter le crédit de Fr. 357'000.- destiné à l'aménagement d'un nouvel accès aux Prés-Roses.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président : Le chancelier :

Damien Chappuis

Nicolas Guenin

Delémont, le 8 octobre 2024

ANNEXE

Plan climat - défis et objectifs de la lutte contre le réchauffement climatique pris en compte par le crédit

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 identifiés et les principaux objectifs fixés en vue d'élaborer le plan climat sont les suivants :

Notice - Grille d'évaluation : les domaines et les objectifs principaux découlent des premières démarches du plan climat, l'évaluation permet de mesurer globalement la possibilité d'atteindre les objectifs, et les commentaires précisent les modalités de mise en œuvre dans le présent projet

		EVALUATION			
DOMAINES	OBJECTIFS PRINCIPAUX	+	+/-	-	COMMENTAIRES
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)	X			Les matériaux utilisés seront choisis en fonction des critères de durabilité applicables. Les eaux de chaussées seront naturellement infiltrées par le biais de fossés drainants pour la branche des Prés-Roses et du centre d'entretien. Le raccordement des eaux de chaussées est maintenu dans la canalisation existante lorsque cela est nécessaire.
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	X			L'éclairage public sera 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	X			L'aménagement de ce nouvel accès permet de créer un itinéraire réservé à la mobilité douce par les Vies-Ste-Catherine. Un accès sécurisé au CCV est garanti pour les piétons et vélos.
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		X		Les matériaux utilisés seront choisis en fonction des critères de durabilité applicables dans la mesure du possible.
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.)		X		Les aménagements paysagers seront réalisés de manière durable en intégrant dans toute la mesure du possible des plantations favorables à la biodiversité
Santé	Protéger la population des effets néfastes du changement climatique dans le cadre des constructions et aménagements réalisés	X			Les travaux d'aménagements veilleront à réduire au maximum les effets néfastes du changement climatique dans le cadre des aménagements réalisés.
Espaces naturels, biodiversité, dangers naturels	Protéger l'eau, la biodiversité, l'agriculture et les forêts face au changement climatique, lutter contre les crues et revitaliser les cours d'eau, améliorer la gestion du patrimoine arboré, augmenter la végétalisation en général (routes et espaces publics, espaces verts, toitures végétalisées, façades, pieds d'arbre, etc.), mettre en œuvre le label ville verte Suisse				Le projet n'a pas d'impact sur cet aspect.
Gouvernance	Mettre en place une démarche participative avec tous les milieux concernés	X			La démarche participative a été faite principalement avec le Canton et l'OFROU, les propriétaires, les exploitants agricoles, ainsi que des riverains.

ARRETE DU CONSEIL DE VILLE

Le Conseil de Ville de la Commune municipale de Delémont

- vu :
 - le rapport du Conseil communal du 08 octobre 2024 ;
 - l'article 29 al. 1 let. r) et v) du Règlement d'organisation de la Commune municipale ;
 - le préavis favorable de la Commission UETP daté du 2 octobre 2024 ;
 - le préavis favorable de la Commission des finances daté du 7 octobre 2024 ;

- sur proposition du Conseil communal ;

arrête

1. La demande d'un crédit de Fr. 357'000.- HT pour l'aménagement d'un accès aux Prés Roses pour la mise en service de la future déchetterie régionale est acceptée.
2. Ce crédit d'investissement sera autofinancé par la taxe et le fonds des déchets.
3. Cette décision est soumise au référendum facultatif.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE

Le président :

La secrétaire :

Pascal Domont

Lucie Üncücan-Daucourt

Delémont, le 28 octobre 2024