

Crédit d'étude de Fr. 170'000.- pour l'établissement des avant-projets de réaménagement de la gare routière et de réalisation d'une vélostation dans le cadre du projet d'agglomération de Delémont

Remarque préliminaire : la note d'accompagnement jointe en annexe présente le contexte général du projet d'agglomération, l'ensemble des projets retenus par la Confédération qui concernent Delémont, la démarche adoptée et le déroulement des deux études prioritaires - dont une concerne la présente demande de crédit, ainsi que l'état des lieux des études en cours et à venir.

1. NECESSITE D'UNE ANALYSE GLOBALE DU POLE DE DEVELOPPEMENT DE LA GARE

Les mesures 1a "Réaménagement de la gare routière" et 1b "Réalisation d'une vélostation" doivent être liées, étant donné la nécessité de garantir un transfert modal optimal, y compris naturellement avec la gare CFF, pour tous les usagers concernés (piétons et cyclistes en particulier).

Il est également indispensable de disposer d'une vision globale et cohérente du pôle de développement de la gare dans son ensemble, du point de vue territorial, urbanistique et architectural, afin d'assurer que l'ensemble des enjeux et des objectifs soient bien cernés, dès le début des études. Pour répondre à ce but essentiel, l'étude va porter sur deux périmètres (selon schéma en annexe). Un programme et un cahier des charges ont été établis, qui sont actuellement en cours de finalisation avec les partenaires concernés (Canton, CFF, Car postal, La Poste, etc.).

1.1. Périmètre élargi

Le périmètre élargi inclut notamment : les secteurs de développement situés autour de la gare CFF, en particulier les terrains CFF côté est, qui pourraient être mis en zone à bâtir et valorisés (à l'image de ce qui s'est réalisé à Neuchâtel, par exemple) ; les terrains de la Jardinerie et ceux situés à l'ouest de la Poste, qui représentent des potentiels de développement très importants répondant aux objectifs d'une urbanisation et d'une densification du tissu urbain existant ; le Quai de la Sorne et la route de Moutier, qui sont des espaces publics majeurs de transition vers le centre-ville et dont le concept sera défini par l'étude portant sur les mesures 4a1 et 4a2 ; les liaisons à destination du sud des voies (passage sous-voie et passerelle) qui devraient être améliorées, en termes de confort et de sécurité, pour les piétons et, en particulier, pour les cyclistes ; la rue Emile-Boéchat, dont la fonction de place dépose-minute devrait être requalifiée et valorisée.

Le rendu de l'étude visé est un avant-projet sommaire sous la forme d'un plan directeur.

1.2. Périmètre restreint

Le périmètre restreint comprend en particulier les terrains qui sont directement concernés par les deux mesures de réaménagement de la gare routière et de la vélostation, cette dernière devant se situer à proximité immédiate des zones de transbordement. Le périmètre comprend, en particulier : la place des cars postaux actuelle, le bâtiment sis à l'ouest du bâtiment voyageurs CFF ; la halle aux marchandises dont les vocations futures devront être déterminées en termes d'usage, de rénovations ou de nouvelles constructions.

Le rendu de l'étude visé est un véritable avant-projet, pour la gare routière et la vélostation, comme le demande la Confédération.

2. MESURES PRIORITAIRES OBJET DE LA DEMANDE DE CREDIT

2.1. Réaménagement de la gare routière - mesure 1a

La gare routière pose aujourd'hui de sérieux problèmes de capacité, de sécurité et de confort pour les usagers (3'500 voyageurs y transitent quotidiennement). Plusieurs emplacements, y compris la situation actuelle, seraient possibles pour son réaménagement, voire son extension éventuelle. Afin de disposer d'une vision globale et cohérente du pôle de développement de la place de la Gare, qui comprend non seulement la gare routière mais aussi la gare CFF et les terrains qui l'entourent, la réflexion doit se

faire, sur les deux périmètres retenus en tenant compte de l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, services publics, livraisons, etc.).

Concernant la gare routière en particulier, périmètre restreint du pôle de développement, le futur projet vise les objectifs suivants :

- aménagements de quais d'embarquement et de structures d'accueil pour les voyageurs ;
- augmentation de l'espace disponible (sécurité pour les manœuvres des véhicules et les passagers) ;
- canalisation et sécurisation des flux piétonniers et cyclables (en provenance et à destination de la gare).

La Poste Immobilier (propriétaire de la place actuelle), Car postal (exploitant) et les chauffeurs de bus (par un représentant) seront étroitement associés, avec le Canton naturellement, à l'étude qui sera réalisée.

2.2. Réalisation d'une vélostation - mesure 1b

Les infrastructures actuelles destinées aux deux-roues, cyclistes en particulier, ne garantissent pas une offre de stationnement suffisante et satisfaisante, tant du point de vue quantitatif que qualitatif (sécurité, confort, etc.). Elles doivent être complétées par la mise en place d'une vélostation, soit une structure sécurisée avec services annexes éventuels tels que réparation, entretien, services à domicile à vélo, etc. Le Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics suit depuis plusieurs années les travaux du groupe de coordination suisse des vélostations et a visité, à ce titre, plusieurs infrastructures (Berthoud - modèle exemplaire, Bienne, Langenthal, Bâle, Berne, etc.). Des projets de partenariat particulièrement intéressants ont été mis en place, notamment avec des milieux œuvrant dans le domaine social tels que Caritas, par exemple.

La réalisation d'une vélostation à la gare de Delémont doit s'inscrire dans le cadre d'une vision globale du pôle de développement de la place de la Gare, selon les termes décrits dans la mesure 1a. Il est en effet indispensable de ne pas séparer les mesures connexes, afin d'assurer qu'il n'y ait pas d'incompatibilités entre elles, et rechercher un maximum de synergies. Compte tenu de la demande, le parking à vélos actuel de la gare de Delémont (environ 150 places) sera déjà complété, en 2009, par une deuxième installation (côté ouest de la gare CFF) qui sera complémentaire à la future vélostation qui devrait accueillir environ 100 places avec une réalisation possible par étapes.

3. FINANCEMENT DE L'ETUDE : SUBVENTIONS DE LA CONFEDERATION ET DU CANTON

Le montant des honoraires et des frais d'étude a été défini sur la base des normes SIA applicables, soit environ 30 % des prestations portant sur des projets qui pourraient "théoriquement" s'élever à 4.5 mios de francs (montant accepté par la Confédération). Il ne s'agit pas, à ce stade, de déterminer le montant des travaux de réalisation qui devra naturellement rester dans des niveaux acceptables, compte tenu de l'état des finances communales. Il ne faudrait pas non plus limiter ce montant "théorique" sachant que les futurs projets pourraient inclure des travaux importants de réfection ou d'agrandissement des liaisons entre le nord et le sud des voies avec une subvention de 40 %. Il est donc proposé de garder la référence d'un montant de 4.5 mios en fixant comme objectif une réalisation économique et efficiente (recherche du meilleur rapport coût - utilité).

L'étude qui sera réalisée fait partie intégrante du paquet de mesures financées par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération et bénéficiera donc d'une subvention de 40 %. La République et Canton du Jura, qui est notamment directement concernée par la gare routière, devrait accorder une subvention de l'ordre de Fr. 40'000.-, sous réserve de la décision encore attendue des autorités compétentes (un arrêté du Parlement jurassien est en préparation dans ce sens).

Une participation sera également requise auprès de Car postal et des CFF qui pourra, le cas échéant, être globalement négociée dans le cadre des projets d'exécution, compte tenu des plus-values dont bénéficieront ces deux partenaires.

Le financement du crédit d'études est donc prévu ainsi :

Subvention de la Confédération (40 %) normalement remboursée en 2015 :	Fr. 68'000.-
Subvention attendue de la République et Canton du Jura ⁽¹⁾ :	Fr. 40'000.-
Participation ultérieure éventuelle de Car postal et des CFF :	à négocier
<u>Part communale restante au maximum :</u>	<u>Fr. 62'000.-</u>
Total :	Fr. 170'000.-

⁽¹⁾ *Sous réserve de la décision des autorités cantonales compétentes*

Le montant de Fr. 62'000.- à charge de la commune, prévu au plan financier des investissements, sera couvert par voie d'emprunt dont la charge financière maximale (amortissement et intérêts) s'élèvera à Fr. 8'400.- par an.

4. **PREAVIS DES AUTORITES**

Le projet a été présenté aux commissions concernées. Les préavis sont les suivants :

- Commission de l'urbanisme et de l'environnement : favorable à l'unanimité.
- Commission des finances : favorable à l'unanimité moins une voix

Le Conseil communal demande au Conseil de Ville de bien vouloir voter l'arrêté s'y rapportant.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
Le président : La chancelière :

Pierre Kohler

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 15 juin 2009