

B **Crédit-cadre global de Fr. 5'300'000.-, dont une part communale de Fr. 1'539'000.- après déduction des parts de la Confédération, du Canton et de l'agglomération, pour le réaménagement de la gare routière et la réalisation d'une vélostation dans le cadre du projet d'agglomération de Delémont**

1. BRÈF RAPPEL HISTORIQUE SUR LE PROJET D'AGGLOMERATION DE DELEMONT

Le processus de constitution du projet d'agglomération a été lancé en 2003. Les premières études ont été réalisées rapidement et se sont traduites, notamment, par les phases principales suivantes : ratification par le Parlement jurassien du plan directeur cantonal et notamment des fiches relatives au projet d'agglomération en 2005 ; signature d'une convention entre les communes et le Canton fixant le cadre général de l'agglomération et des études à poursuivre en 2006 ; adoption de la charte et du programme d'actions par les communes et approbation par le Gouvernement jurassien en 2007 puis transmission de l'ensemble du dossier en fin d'année à la Confédération, avec le catalogue de toutes les mesures retenues dans les différentes communes dont les projets de réaménagement de la gare routière et le projet de vélostation ; prise de position de la Confédération et décision de subventionner les projets retenus prioritairement à hauteur de 40 % à fin 2008, soit le taux le plus élevé attribué à l'ensemble des 26 projets d'agglomération déposés.

En 2009, le Conseil de Ville a voté deux crédits d'études afin d'établir les avant-projets des premières mesures concernant la Ville de Delémont, soit les projets de réaménagement de la gare routière, le projet de réalisation d'une vélostation et la réfection de la première étape de l'avenue de la Gare qui ont dû être envoyés à la Confédération à la fin de la même année.

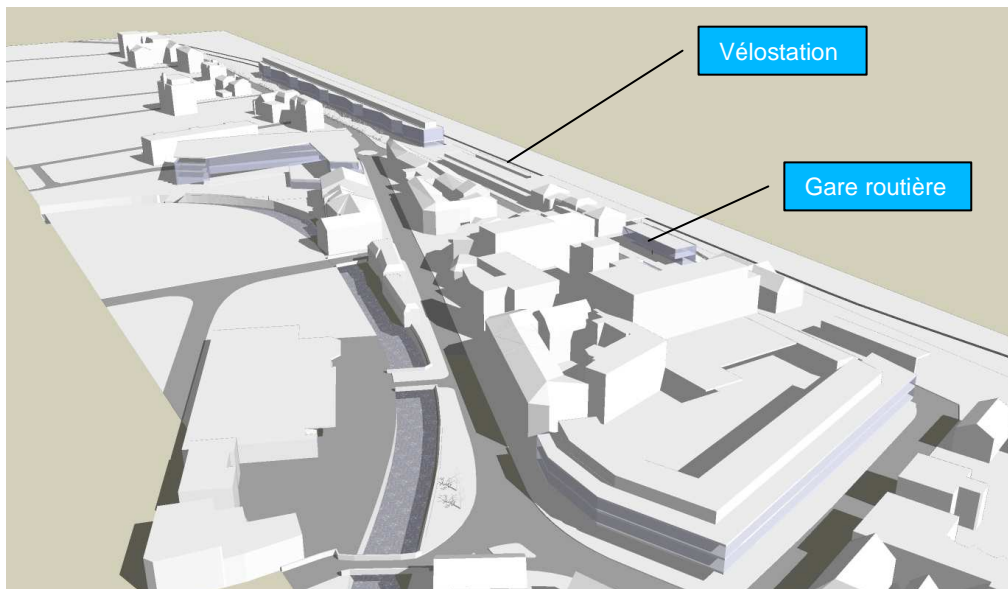
L'année 2011 a été marquée par la constitution formelle du syndicat d'agglomération, qui a été massivement

acceptée en votation populaire, par toutes les communes concernées. Le syndicat s'est formellement constitué en septembre 2011 et a notamment décidé, par son Conseil, la clé de répartition des deux premières mesures objet de la présente demande de crédit-cadre.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable, la République et Canton du Jura et l'office compétent de la Confédération. La convention de financement comprend le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien ne sont pas cofinancés par le Fonds d'infrastructure de la Confédération.

2. DEMARCHE ADOPTEE : CONCEPTION DIRECTRICE DU POLE DE DEVELOPPEMENT DE LA GARE CFF

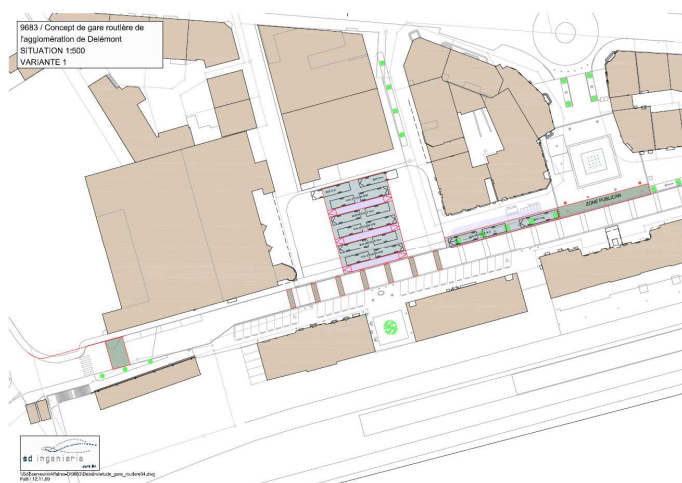
Les mesures 1a « Réaménagement de la gare routière » et 1b « Réalisation d'une vélostation » ont été liées, étant donné la nécessité de garantir un transfert modal optimal, y compris naturellement avec la gare CFF, pour tous les usagers concernés (piétons et cyclistes en particulier). Il était également 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. Le résultat de cette analyse a débouché sur la conception directrice du pôle de développement de la Gare CFF.



Les deux études ont été réalisées, dans le cadre d'une démarche participative, avec deux groupes d'accompagnement composés de tous les milieux concernés et directement touchés (CFF, CarPostal y compris chauffeurs, services cantonaux, Pro Vélo, ATE, etc.).

3. RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE ROUTIÈRE - MESURE 1a : 2014

La gare routière pose aujourd'hui de gros problèmes de capacité, de sécurité et de confort pour les usagers (plus de 3'500 voyageurs y transitent quotidiennement). Plusieurs emplacements, y compris la situation actuelle, ont été étudiés pour son réaménagement, voire son extension éventuelle. Les deux variantes étudiées qui seront encore affinées dans le cadre de l'établissement du projet définitif, visent les objectifs suivants : aménagements de quais d'embarquement et de



Variante 1

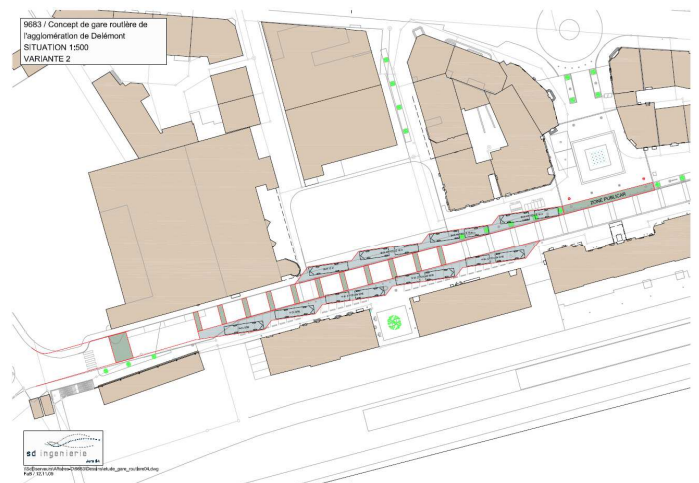
La gestion des circulations et du stationnement concernant la Place de la Gare et ses abords tiendra naturellement compte des résultats des études en cours, en lien avec l'établissement d'un nouveau plan directeur des déplacements en particulier. Dans ce sens, le gabarit actuel de la Place de la Gare ne sera pas changé, ce qui laissera toute marge de manœuvre quant au choix définitif du système de circulation futur (sens et vitesses autorisés en particulier).

En cas de suppression de places de stationnement, elles seront dans tous les cas compensées à proximité immédiate de leur emplacement actuel : dans le cadre du projet de la gare routière, la solution de remplacement retenue est prévue à l'arrière du bâtiment de la Poste, soit dans le cadre d'une ouverture au public de tout ou partie des places existantes, soit dans le cadre de la réalisation d'un nouveau parking souterrain qui pourrait se réaliser en lien avec un projet de bâtiment. Des discussions sont en cours dans ce sens avec le propriétaire du terrain, Poste Immobilier.

Les deux variantes retenues seront étudiées en détail, dans le cadre de l'établissement du projet définitif, par une commission de construction qui sera constituée avec les représentants des milieux directement concernés, en particulier CarPostal, les chauffeurs de

structures d'accueil sécurisés 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); amélioration de la signalétique et mise en place d'un système de vente de billet automatisé.

Les deux variantes ont été mises au point suite à plusieurs visites de gares routières, entre autres à Baden, Schaffhouse et Frauenfeld qui disposent notamment d'un système de stationnement longitudinal qui garantit des mouvements très aisés pour les bus qui peuvent entrer et sortir de leur quai de manière totalement indépendante, ce qui n'est actuellement pas le cas. Les voyageurs bénéficient quant à eux d'un couvert, permettant d'être à l'abri des intempéries, et de quais surélevés, avec une signalisation parfaitement claire.



Variante 2

bus, Poste Immobilier, le Service cantonal des transports et les CFF, notamment. L'agglomération, par son Conseil et sa commission d'aménagement du territoire, de même que la Commission communale de l'urbanisme et de l'environnement seront étroitement associés au projet.

4. RÉALISATION D'UNE VELOSTATION - MESURE 1b : DÉBUT DES TRAVAUX EN 2012

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 petit entretien, services à domicile à vélo, etc. La Municipalité 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, Lyss, Yverdon, Langenthal, Liestal, Bâle, Berne, etc.). Dans le cadre des projets déjà réalisés, des partenariats particulièrement intéressants ont été mis en place, notamment avec des milieux œuvrant dans le domaine social, tels que Caritas, en particulier.

4.1 Concept

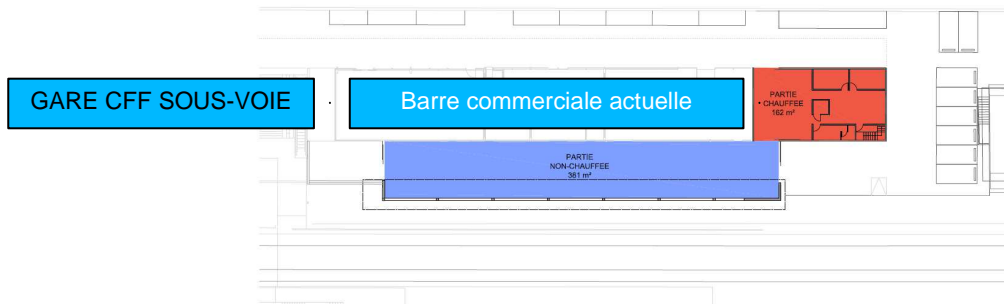
La réalisation d'une vélostation à la gare de Delémont s'inscrit dans le cadre de la vision globale du pôle de développement de la Place de la Gare, en coordination étroite avec la gare routière. Il est en effet indispensable de ne pas séparer ces mesures, afin d'assurer qu'il n'y ait pas d'incompatibilités 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) a déjà été complété, fin 2011, par une deuxième installation (côté Ouest de la gare CFF) qui sera complémentaire à la future vélostation. Celle-ci pourra accueillir environ 100 places dans une première étape, avec une extension possible à près de 300 places à moyen-long terme.

Le concept prévoit l'aménagement d'un espace non chauffé, au Sud de la barre commerciale actuelle sise à droite du sous-voie (actuel parking vélos). Cet espace sera couvert avec une toiture qui se raccrochera sur les structures actuelles. La surface dédiée au stationnement, qui sera payant, pourra rester accessible en journée, sous la surveillance du personnel qui

s'occupera des abonnements, du contrôle et de petits services basiques d'entretien notamment. Durant la nuit, le secteur sera fermé mais restera accessible aux détenteurs d'abonnements.

Un espace chauffé sera construit dans le prolongement de la barre commerciale actuelle, selon le même concept structurel et architectural. Les locaux serviront au personnel chargé de l'accueil, de la vente des cartes journalières et des abonnements, au contrôle des installations, des petits travaux d'entretien, du service d'ordre aux alentours du bâtiment (vélos mal parqués ou abandonnés), du nettoyage de l'installation et des espaces publics, etc. Ils pourront être utilisés pour la gestion des services annexes qui pourront se développer dans un deuxième temps, par exemple le service de livraison à domicile à vélo qui connaît un succès très important dans plusieurs villes qui l'ont mis en œuvre.

La possibilité d'intégrer le système de vélos en libre-service a été vérifiée : il s'agira naturellement de combiner au mieux les prestations de la vélostation afin que le personnel concerné puisse également gérer les futures stations abritant les vélos libre-service.



Plan de situation

En cas de suppression de places de stationnement, elles seront dans tous les cas compensées à proximité immédiate de leur emplacement actuel : dans le cadre du projet de construction du bâtiment de la vélostation côté Est, la solution de remplacement retenue est prévue dans le cadre de la réalisation d'un nouveau parking souterrain sous le futur bâtiment qui est destiné à accueillir le projet de campus tertiaire HE-Arc - HEP BEJUNE. Compte tenu de ce qui précède, le projet de vélostation pourra se réaliser en deux étapes en fonction de l'avancement du projet du campus tertiaire.

4.2 Gestion et exploitation

Pour la gestion de la vélostation, un partenariat est prévu avec l'entreprise de réinsertion de Caritas, Propul's, dont les termes de collaboration sont à l'étude. L'objectif est d'offrir une opportunité à des demandeurs d'emploi de longue durée, par le biais d'emplois temporaires subventionnés notamment (PET et POC), qui pourraient ainsi retrouver un nouveau cadre de travail permettant de faciliter leur réinsertion. Du point de vue des frais d'exploitation, un budget prévisionnel a été établi qui doit permettre, après quelques années, d'assurer l'autofinancement de l'installation. Ces questions seront naturellement affinées avant la demande de permis de construire et dans tous les cas avant le démarrage des travaux.



Vue depuis les voies CFF



Vue depuis le giratoire Place de la Gare Est

Comme pour la gare routière, le concept retenu sera étudié en détail, dans le cadre de l'établissement du projet définitif, par une commission de construction qui sera constituée avec les représentants des milieux directement concernés, en particulier Pro Vélo, ATE, Caritas, services cantonaux concernés, etc. L'agglomération, par son Conseil et sa commission d'aménagement du territoire, de même que la Commission communale de l'urbanisme et de l'environnement seront également étroitement associés au projet.

5. ESTIMATION DES COÛTS ET FINANCEMENT : PARTICIPATIONS ATTENDUES DE LA CONFEDERATION, DU CANTON ET DE L'AGGLOMERATION

Les projets de gare routière et de vélostation ont fait l'objet d'un premier avant-projet en 2009 qui a été adapté et mis à jour pour la présente demande de crédit-cadre, pour chacun des objets. Les coûts se répartissent globalement de la manière suivante (prix arrêtés à l'indice de janvier 2012, TVA 8 %) :

Gare routière - place et rues (génie civil y compris équipements, mobilier, ...)	Fr. 1'800'000.-
Gare routière - couverts voyageurs Nord et Sud avec billetterie et espace pause	Fr. 1'800'000.-
Vélostation	Fr. 1'700'000.-
Total :	Fr. 5'300'000.-

Le financement du crédit-cadre est prévu ainsi :

Subvention de la Confédération ⁽¹⁾	Fr. 1'810'000.-
Subvention attendue de la République et Canton du Jura ⁽²⁾	Fr. 1'400'000.-
Participation de l'agglomération (20 %) :	
- autres communes de l'agglomération (52 % des 20 %)	Fr. 551'200.-
- Ville de Delémont (48 % des 20 %)	Fr. 508'800.-
Part restante de la Ville de Delémont	Fr. 1'030'000.-
Total :	Fr. 5'300'000.-

⁽¹⁾ La décision de subventionnement est de 40 % ; le montant alloué est toutefois défini sur la base du prix ramené à 2005, hors TVA et renchérissement ; c'est ce qui explique que la subvention effective est de 34 % calculés sur le montant de 5.3 millions de francs.

⁽²⁾ Selon les montants inscrits dans la planification financière cantonale acceptée par le Parlement jurassien le 14 décembre 2011.

Des participations seront également requises auprès de CarPostal, des CFF, voire d'autres institutions, qui pourront, le cas échéant, être globalement négociées dans le cadre des projets d'exécution, compte tenu des plus-values dont bénéficieront ces deux partenaires.

Le montant de Fr. 1'538'800.- à charge de la Commune, prévu au plan financier des investissements sur les années 2012-2014, sera couvert par voie d'emprunt dont la charge financière maximale (amortissement 2 % et intérêts 3 %) s'élèvera, à la fin des travaux des deux projets à Fr. 76'940.- par an.

6. PREAVIS DES AUTORITES

La demande de crédit-cadre a été présentée aux commissions communales concernées, soit la Commission de l'urbanisme et de l'environnement, la Commission des travaux publics et Commission des finances, qui ont préavisé favorablement cet objet.

Le présent message a également été soumis au Conseil d'agglomération qui l'a accepté et qui le soumettra formellement à sa prochaine assemblée.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil de Ville invite le Corps électoral à accepter la demande de crédit-cadre de Fr. 5'300'000.-, dont une part communale de Fr. 1'539'000.- après déduction des parts de la Confédération, du Canton et de l'agglomération.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE

Le président :

La chancelière :

Sébastien Lapaire

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 30 janvier 2012