

**DEMANDE D'UN CREDIT-CADRE 2026-2029 DE CHF 1'250'000.-
POUR LE REMPLACEMENT ET L'ACHAT DE VEHICULES, MACHINES ET OUTILLAGE POUR LA
VOIRIE COMMUNALE ET LE SERVICE UETP**

1. PREAMBULE

L'entretien des espaces publics (routes, rues, places, espaces verts et cours d'eau notamment) et des terrains de sport implique l'utilisation intensive de machines et de véhicules. Bien que l'entretien courant des véhicules soit un souci permanent de la voirie, les réparations se font de plus en plus fréquentes et coûteuses pour le matériel ancien. Il est donc normal de remplacer les véhicules et le matériel lorsqu'ils ne répondent plus aux besoins de la voirie, lorsque la sécurité du personnel est menacée et lorsque les coûts d'entretien deviennent démesurés. Avec des véhicules défectueux, le travail ne peut tout simplement plus être réalisé.

Dans le cadre d'une démarche de modernisation et d'optimisation des moyens opérationnels, le Service UETP a mandaté un spécialiste en collaboration étroite avec le nouveau voyer chef, pour réaliser une analyse complète du parc de véhicules de la voirie communale. Cette analyse avait pour objectif de définir une stratégie globale de renouvellement, visant à réduire l'âge moyen du parc et à générer un impact financier direct positif par la diminution des coûts d'entretien et de fonctionnement.

La planification proposée repose sur une vision globale et transversale des besoins des différents secteurs du service, afin d'éviter les doublons et de garantir une complémentarité optimale des outils et équipements. Cette approche permet de répondre aux besoins actuels tout en anticipant les évolutions futures de la voirie et des pratiques opérationnelles.

Le planning de renouvellement a été adapté pour tenir compte des réalités du marché et des besoins évolutifs du service. Ces adaptations incluent :

- La transition progressive de véhicules diesel vers des motorisations électriques ou hybrides
- La modification de catégories de véhicules afin de mieux correspondre aux missions spécifiques
- L'ajustement du nombre de véhicules, par ajout ou suppression selon les besoins opérationnels.

Dans une logique de collaboration et de synergie, le Service UETP prévoit également de travailler en partenariat avec différentes entités publiques notamment la Section de l'entretien des routes cantonales pour une mutualisation d'outillages spécialisés ou spécifiques.

Cette stratégie intégrée, alliant renouvellement, optimisation des ressources et collaborations externes, vise à renforcer l'efficacité opérationnelle de la voirie communale tout en contribuant à la durabilité environnementale et à la maîtrise des coûts. Elle constitue un cadre dynamique, capable de s'adapter aux évolutions techniques, réglementaires et économiques futures.

Le dernier crédit-cadre pour le remplacement des véhicules et machines de la voirie avait été demandé en 2017, soit il y a près de 10 ans : il a été totalement utilisé depuis plusieurs années et la voirie n'a plus de moyens financiers dans ce domaine. Le présent crédit-cadre, initialement prévu en 2022, a été repoussé de plusieurs années. Il permet de bénéficier de matériel adapté pour assumer les prestations de la voirie et des nouveautés technologiques en matière de motorisation électrique, de charge utile et de fiabilité. La demande de crédit-cadre concerne l'optimisation et le renouvellement partiel du parc de véhicules et de machines du Service UETP sur la période 2026-2029. Ce renouvellement sera réalisé sur plusieurs années sur la base de remplacements et d'acquisitions progressives. Lorsqu'ils permettent une utilisation conforme au cahier des charges des véhicules ou des machines concernées, le modèle en version électrique sera favorisé.

2. PRIORITE POUR LA PROTECTION DU CLIMAT : PERTINENCE ET DURABILITE DES CHANGEMENTS PREVUS

Ce renouvellement s'inscrit dans une vision à long terme de la neutralité des émissions de carbone, en cohérence avec les stratégies énergétiques et climatiques communales, en particulier le plan climat et la Conception directrice de l'énergie, ainsi qu'au niveau suisse et international. Le changement de motorisation et de mode d'approvisionnement des engins, petits et gros, est une action importante dans le cadre du plan climat. Grâce à une avancée technologique rapide, plusieurs entreprises, publiques ou privées en Suisse comme à l'étranger, peuvent aujourd'hui s'engager dans cette démarche. Il est toutefois nécessaire de garder une partie des véhicules avec un mode thermique pour pouvoir continuer à travailler en cas de black-out si l'approvisionnement électrique fait défaut.

Bien que l'état de la technologie actuelle ne permette pas encore un passage intégral à l'électrique, un grand pas peut être fait dans cette direction. En parallèle, il importe de rester prudent et attentif au développement d'autres technologies récentes, telles que l'hydrogène et de saisir les opportunités qui se présenteront. Bien

évidemment, il s'agira aussi de tenir compte du développement de l'infrastructure d'approvisionnement qui sera déterminante pour les choix futurs.

3. CADRE DE L'ANALYSE ET CONCEPT EN TERME D'APPROVISIONNEMENT ENERGETIQUE

L'analyse des véhicules du Service UETP s'est faite en fonction des critères déterminants du point de vue de l'éligibilité du système d'entraînement et son impact environnemental, en tenant compte de l'aspect financier. Le schéma ci-dessous décrit la méthode utilisée pour effectuer le choix du système d'entraînement le mieux adapté. Cette méthode d'analyse, utilisée par des entreprises et des voiries, permet de prendre en compte l'ensemble des problématiques liées aux véhicules et de définir la solution la plus efficace pour chaque remplacement ou acquisition.

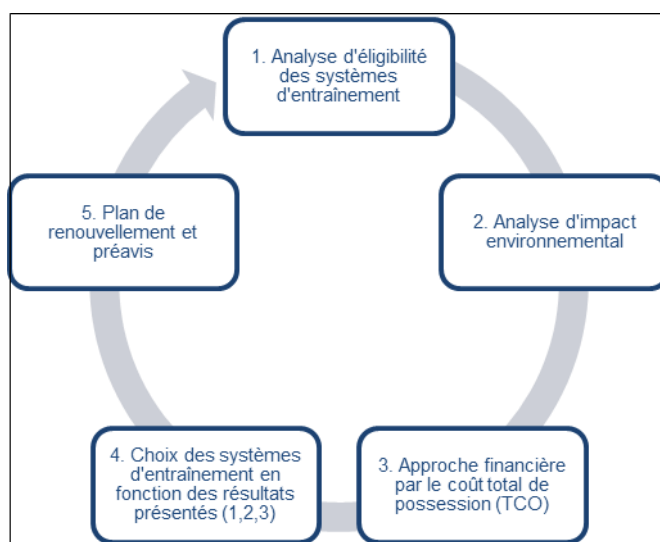


Figure 1 : illustration de la méthode de l'étude

3.1. Approvisionnement électrique des véhicules et projet de panneaux solaires photovoltaïques

Une étude concernant l'infrastructure de ravitaillement et pour l'approvisionnement électrique est en cours, en collaboration avec les SID et SACEN. Les analyses préalables réalisées ont permis d'identifier le potentiel de production d'énergie photovoltaïque sur le bâtiment du Centre d'entretien de la voirie, dans le but de répondre aux besoins des véhicules actuels et ceux compris dans la présente demande de crédit, mais aussi d'anticiper les besoins futurs, notamment d'un futur camion électrique et d'autres véhicules et machines.

L'étude en cours permettra de garantir que les bâtiments disposent d'une puissance de raccordement suffisante et de faire les bons choix en termes de bornes de recharge notamment.

3.2. Etude du système d'entraînement

Le choix d'un système d'entraînement dépend avant tout de son adéquation avec le cahier des charges du véhicule. Les principaux freins concernent l'autonomie, la charge utile et le poids du système, qui peuvent limiter certaines applications comme les tracteurs ou les véhicules nécessitant de grandes charges utiles. À cela s'ajoutent les contraintes de ravitaillement, les investissements initiaux et les exigences organisationnelles. Toutefois, ces difficultés tendent à s'atténuer grâce aux évolutions technologiques attendues dans les prochaines années.

3.3. Analyse d'impact environnemental

La deuxième étape de l'analyse évalue l'impact environnemental. Il est réalisée grâce à la méthode d'analyse de cycle de vie (ACV). Cette approche permet de mesurer les effets d'un produit ou d'un service tout au long de son existence : depuis l'extraction des matières premières, la production et le transport, jusqu'à son utilisation et sa fin de vie.

Trois grands indicateurs sont utilisés pour mieux comprendre ces impacts :

- Les changements climatiques : avec les changements prévus, on retire des bénéfices écologiques selon plusieurs axes. En effet, les émissions totales du parc véhicules actuel équivalent au rejet d'environ 222 tonnes de CO₂ eq par année. L'influence de ces choix sur l'impact environnemental global n'est pas négligeable puisque le renouvellement de ces véhicules d'ici 2029 diminue les émissions de CO₂ de 16.3

tonnes/an (-7 %) par rapport au parc de véhicules actuel. On s'attend également à une atténuation des nuisances sonores.

- L'impact sur la santé humaine : avec les changements prévus, l'impact sera réduit au niveau de l'air, de l'eau et du sol.
- Les ressources en énergie : avec la réduction du nombre de véhicules à énergie fossile, les changements prévus apporteront des améliorations.

En résumé, grâce à la méthode d'analyse de cycle de vie, l'étude permet d'évaluer les impacts environnementaux selon trois dimensions principales : le climat, la santé humaine et l'utilisation des ressources non renouvelables.

3.4. Coût total de possession

L'approche du coût total de possession (TCO) est la méthode la plus fiable pour comparer financièrement différents systèmes d'entraînement. En effet, même si certains véhicules sont plus chers à l'achat, ce surcoût peut être partiellement ou totalement compensé lorsqu'on prend en compte tous les coûts sur leur durée de vie. Le TCO inclut le prix d'achat, le coût du capital, les infrastructures de ravitaillement, le carburant ou l'énergie, la maintenance, les services, les réparations et les consommables. Il prend également en compte les taxes, les impôts routiers et la RPLP.

3.5. Gains en frais de maintenance et de personnel

Les changements prévus apporteront des gains dans les frais de maintenance qui devraient être réduits de 20 % par rapport à leurs équivalents thermiques, soit une économie annuelle de 5'000.- frs en moyenne. Le recours à des machines plus performantes réduira non seulement la pénibilité du travail mais permettra également d'économiser des heures de travail représentant un gain de 0.15 EPT. Ce gain permettra d'affecter le personnel à d'autres tâches qui ne sont pas totalement assumées actuellement.

4. DONNEES TECHNIQUES DES VEHICULES

Un dossier photo avec les anciens et nouveaux véhicules est joint en annexe. Il y a lieu de relever que les véhicules qui seront remplacés et qui sont encore éventuellement utilisables, seront revendus en tant qu'occasions dans le cadre des nouvelles acquisitions.

4.1. Pour les petites poubelles, remplacement du Piaggio Porter par un utilitaire électrique

Le véhicule actuel, un Piaggio Porter, mis en circulation en 2005, est aujourd'hui hors service. Conformément à la stratégie de renouvellement du parc véhicule, son remplacement doit intervenir dans les plus brefs délais. Ce véhicule est dédié à la vidange des 170 petites poubelles communales.

Il est proposé d'acquérir un Goupil G4 électrique, qui deviendrait le deuxième véhicule communal de ce type. Doté d'une charge utile de 1'200 kg et d'une largeur de seulement 1,20 m, ce modèle est reconnu comme l'un des véhicules électriques les plus polyvalents, performants et largement utilisés par les services de voirie pour les tâches de transport et de ramassage des déchets.

Le coût d'acquisition est estimé à CHF 90'000.-, incluant les accessoires et les aménagements spécifiques nécessaires et financé par le fond des déchets. Le véhicule sera équipé d'une benne à bec automatique pour la vidange, permettant un gain de temps significatif et une réduction de la manutention des déchets. Il offrira également une meilleure ergonomie pour le personnel de la voirie et améliorera ses conditions de travail.

4.2. Remplacement de la camionnette à pont basculant des bûcherons et le Puch des jardiniers par un porte-outils.

La camionnette actuellement en service, principalement utilisée par les bûcherons chargés de l'entretien des cours d'eau, a été mise en circulation en 2015. Le véhicule Puch, quant à lui, datant de 2011, est utilisé principalement pour la traction de remorques. Ces deux véhicules présentent aujourd'hui une sous-utilisation et ne sont plus adaptés aux besoins actuels.

Il est donc proposé de les remplacer par un véhicule porte-outils 4x4, nettement plus approprié. Ce type de véhicule constitue une base polyvalente conçue pour recevoir des outils interchangeables. Grâce à sa grande modularité, il permet de passer rapidement d'une tâche à une autre en quelques minutes (déneigement, transport, entretien, etc.). Cette solution s'avère plus polyvalente et plus économique que l'acquisition de plusieurs machines spécialisées, tout en étant parfaitement adaptée aux travaux en bordure de rivières. L'utilisation d'un véhicule porte-outils léger adapté permet de limiter fortement l'impact sur le terrain et

d'intervenir quelles que soient les conditions météorologiques, tout en préservant la faune et la flore. Rappelons également que l'entretien des berges et des cours d'eau devient de plus en plus essentiel face aux exigences accrues en matière de protection contre les crues.

Actuellement, l'entretien des berges est réalisé à l'aide d'un tracteur, dont le passage engendre des dégâts importants et dont l'utilisation dépend fortement des conditions météorologiques. Paradoxalement, ces interventions mécanisées détruisent une partie la biodiversité des berges : le poids des tracteurs provoque un tassement des sols, un écrasement de la végétation et des ornières, ce qui va à l'encontre des objectifs de protection de nature et du développement de la biodiversité. Par ailleurs, cet engin permettra une optimisation significative du travail. Aujourd'hui, plusieurs véhicules (tracteur, camionnettes et remorques) doivent être mobilisés pour les travaux d'entretien des bords de cours d'eau. À l'avenir, ces interventions pourront être réalisées exclusivement avec ce nouveau véhicule, générant ainsi un gain de temps et une réduction importante des opérations de manutention.

Précisons également que les accessoires et équipements prévus seront compatibles avec ceux du Canton, ce qui permettra de mutualiser l'utilisation de certains outils spécifiques peu fréquemment utilisés. Cette approche évite des investissements redondants et favorise une gestion efficiente et coordonnée des ressources. Le remplacement de ces deux véhicules est prévu pour l'année 2026. À ce jour, il n'existe malheureusement pas de véhicule électrique offrant des charges utiles équivalentes à celles des véhicules actuels. Par ailleurs, il est indispensable de conserver une marge de manœuvre opérationnelle en cas de black-out.

Le coût d'acquisition de ce véhicule, incluant les accessoires et aménagements spécifiques, est estimé à CHF 300'000.-.

4.3. Remplacement des deux camionnettes à pont basculant des maçons et des jardiniers par deux camionnettes Multi-lift.

Les camionnettes actuelles ont été mises en circulation en 2019 et 2020. Elles sont utilisées essentiellement par les jardiniers et les maçons, mais également pour le service hivernal. Ce sont des outils de travail indispensables pour le transport et les tâches journalières. La charge utile actuelle, inférieure à 1,0 t, n'est plus adaptée et est beaucoup trop limitante au quotidien.

Il est proposé de les remplacer par des camionnettes Multi-lift 7,5 t, offrant une charge utile de 2,0 t et une vitesse limitée à 40 km/h. Ces camionnettes Multi-lift se distinguent par leur polyvalence, leur souplesse d'utilisation et leur efficacité opérationnelle. Le système de levage permet de charger et décharger aisément des conteneurs ou bennes de tailles variées, assurant ainsi un gain de temps. Grâce à la possibilité d'échanger rapidement les berces, le véhicule s'adapte à différents types et secteurs d'activité, comme le transport de barrières pour les manifestations, la pose d'enrobé, l'arrosage ou encore le déneigement.

Dans le cadre du service hivernal, ces véhicules ne sont plus conformes aux normes en vigueur. En effet, l'installation d'une lame de déneigement entraîne un dépassement de la charge admissible sur l'essieu avant, tandis que la saleuse doit être limitée à un remplissage partiel afin de respecter la charge utile totale. En cas d'accident, la responsabilité des voyers pourrait être engagée. Il est donc indispensable de se conformer à la réglementation afin de garantir la sécurité d'utilisation.

Ces véhicules devront être renouvelés en 2027. Il n'est actuellement pas possible de disposer de tels véhicules électriques, et il est nécessaire de se réserver toute marge de manœuvre en cas de black-out. Le coût total d'acquisition de ces véhicules est estimé à CHF 380'000.-.

4.4. Renouvellement de la balayeuse par un véhicule électrique

Le véhicule actuel a été mis en circulation en 2014. Il est utilisé pour le balayage des rues et trottoirs quotidiennement à raison de plusieurs heures. L'utilisation des balayeuses (la Municipalité en possède deux) est d'ailleurs toujours plus fréquente, notamment le week-end pour le nettoyage de certains secteurs particulièrement touchés par le littering et les incivilités ou lors de manifestations. Après 9 ans de service journalier, elle doit être changée en 2028 au plus tard. Avec l'évolution de la technologie électrique pour ce genre de machine, Delémont va faire le pas et commander une balayeuse électrique. Le coût d'acquisition s'élève à CHF 280'000.-.

4.5. Renouvellement du tracteurs Multihog

Le tracteur Multihog, mis en service en 2018 totalise aujourd'hui plus de 2'500 heures d'exploitation. Il est actuellement principalement affecté à l'entretien des terrains de la Blancherie ainsi qu'à celui de la piscine. En période hivernale, il est équipé pour les opérations de salage et de déneigement.

Depuis sa mise en circulation, ce véhicule n'a pas donné entière satisfaction. Il présente des problèmes récurrents de surchauffe et est fréquemment immobilisé au garage, ce qui engendre des coûts d'entretien particulièrement élevés. Par ailleurs, son outillage est spécifique à ce modèle, ne permettant aucune interchangeabilité avec les autres véhicules du parc communal. Cette contrainte limite fortement sa polyvalence et son efficacité opérationnelle.

À ce jour, aucune solution électrique équivalente ne permet d'atteindre une autonomie supérieure à quatre heures, ce qui impose de conserver une marge de manœuvre suffisante pour les besoins du service. Il est dès lors prévu de remplacer ce véhicule en 2029 par un petit tracteur nettement plus polyvalent, compatible avec les accessoires existants. Ce futur véhicule pourra être utilisé pour l'entretien courant, le déneigement des trottoirs, la fauche au bord des cours d'eau et l'entretien des cours d'eau. Il constituera ainsi un outil de travail central, offrant une polyvalence accrue et permettant d'optimiser significativement la rentabilité du parc de véhicules et des équipements actuels.

Le coût d'acquisition estimé pour ce nouveau véhicule, équipements spécifiques compris, s'élève à CHF 160'000.-.

4.6. Renouvellement de la machine pour peindre

Le parc de petit outillage mécanisé spécifique à la voirie vieillit. Depuis plusieurs années, notre équipe réalise l'ensemble des marquages routiers, ce qui nous permet de conserver une grande flexibilité plutôt que de sous-traiter ce travail à une entreprise spécialisée.

La machine actuellement utilisée pour le marquage des routes arrive en fin de vie. L'entreprise chargée de sa maintenance annuelle nous a informé qu'elle devra subir une révision complète l'année prochaine. Étant très ancienne, aucune pièce de rechange n'est disponible et elle peut tomber en panne à tout moment. Son remplacement est inscrit pour un montant de 40'000 CHF au crédit-cadre. Le renouvellement de la machine offrira des gains significatifs en termes de temps et d'argent. L'entretien, qui nécessite actuellement une demi-journée complète, pourrait être réduit à une heure et demie. Les nouvelles buses utiliseront moins de peinture, générant ainsi des économies. De plus, une machine moderne et polyvalente permettra de réaliser des marquages en pâte, prolongeant la durée de vie des marquages. L'acquisition est prévue pour 2027.

5. DEMANDE DE CREDIT

Étant donné l'état des véhicules et les avantages escomptés (diminution des frais d'entretien, augmentation de la sécurité et du rendement, diminution des émissions de CO₂ du parc de véhicules), le Conseil communal présente une demande de crédit-cadre d'un montant de CHF 1'250'000.- pour la période 2026-2029. Le remplacement des véhicules anciens permettra à la voirie communale d'assurer des prestations de qualité sur le long terme en respectant les critères de développement durable et du plan climat.

En résumé, les coûts se décomposent de la manière suivante :

Utilitaire électrique pour les petites poubelles	90'000.-	CHF
Porte-outils	300'000.-	CHF
2 Camionnettes Multi-lift	380'000.-	CHF
Balayeuse électrique	280'000.-	CHF
Tracteur multifonction	160'000.-	CHF
Machine à peindre	40'000.-	CHF
Total TTC :	1'250'000.-	CHF

6. FINANCEMENT

Le crédit est prévu au plan financier des investissements et sera financé par voie d'emprunt à charge de la Commune. L'utilitaire électrique pour les petites poubelles, la balayeuse et le porte-outils seront autofinancés par le compte déchets et digues. Le coût total est de CHF 1'250'000.- TTC. Le devis a été établi avec une précision de +/-10% pour les coûts d'acquisitions. Un montant de CHF 1'200'000.- est inscrit au plan financier des investissements 2026 (partie financée par l'impôt), sans les montants pour les véhicules servant à l'enlèvement des déchets et à l'entretien des cours d'eaux qui sont autofinancés et qui sont inscrits dans le plan financier à hauteur de CHF 90'000.-.

Une estimation des montants de reprise soit un montant total d'environ CHF 135'000 (estimation novembre 2025) sera portés en déduction du crédit voté.

Tableau de bord pour le crédit d'investissement - montants en CHF	Oui	Non	Remarques
Montant du crédit			1'250'000.-
Intégration du crédit dans le plan financier	X		
Concordance de la période de réalisation avec celle planifiée (selon planification budget 2026	X		1'050'000.-

Charge financière amortissements – montants en CHF		
Taux de l'amortissement comptable payé par l'impôt pour l'acquisition de divers véhicules, 10 ans taux 10%	580'000.-	58'000.-
Taux de l'amortissement comptable autofinancé par les déchets, 10 ans taux 10% ¹⁾	370'000.-	37'000.-
Taux de l'amortissement comptable autofinancé par le compte des digues pour l'entretien des cours d'eau, 10 ans taux 10,0 % ²⁾	300'000.-	30'000.-

Charge financière intérêts- montants en CHF		
Charge d'intérêts maximale payée par l'impôt pour l'acquisition de divers véhicules, calculée sur un taux moyen de 3 %*	580'000	17'400.-
Charge d'intérêts maximale autofinancée payée par le compte des déchets, calculée sur un taux moyen de 3 %*	370'000.-	11'100.-
Charge d'intérêts maximale autofinancée payée par le compte des digues pour l'entretien des cours d'eau, calculée sur un taux moyen de 3 %*	300'000.-	9'000.-
Total de la charge financière annuelle autofinancée (déchets+ entretien des cours d'eau)		87'100.-
Total de la charge financière annuelle non autofinancée		75'400.-

*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.

¹⁾ Les véhicules servant spécifiquement aux déchets, utilitaire électrique pour les petites poubelles et la balayeuse seront financés par le compte déchets pour un montant total de CHF 370'000.-.

²⁾ Les véhicules servant spécifiquement à l'entretien des cours d'eau seront autofinancés par le compte des digues pour un montant de CHF 300'000.-.

7. PLANIFICATION

Sous réserve de la libération de la présente demande de crédit d'investissement, le renouvellement ou les acquisitions débiteront dès l'acceptation du crédit.

8. PREAVIS DES COMMISSIONS ET CONCLUSION

Le crédit de CHF 1'250'000.- a été préavisé par les commissions communales comme suit :

- Commission UETP, lors de la séance du 3 juin 2026 : préavis favorable ;
- Commission des Finances, lors de la séance du 8 juin 2026 : préavis favorable.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal propose au Conseil de Ville d'accepter le présent crédit-cadre destiné au remplacement et à l'acquisition de véhicules ou de machines pour la voirie communale.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
Le président : Le chancelier :

Damien Chappuis Nicolas Guenin

Delémont, le 9 juin 2026

ANNEXES

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			La construction prise en compte ici est celle du véhicule. Elle est intégrée dans la méthode d'analyse de cycle de vie.
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			C'est l'objectif de l'analyse qui a été réalisée pour réduire au maximum les énergies fossiles et trouver la meilleure source d'énergie verte pour chaque cas, réduire ainsi l'impact environnemental et favoriser le recours aux sources d'énergie locale.
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		Un maximum de véhicules seront électriques, en tenant compte des spécificités de l'utilisation et de ce qui existe sur le marché.
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			Dans l'analyse, le bilan carbone a été évalué pour le cycle de vie de chaque véhicule, de la construction à l'élimination. Ce bilan est quantifié et comparé à l'actuel.
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.)				Ce crédit-cadre ne permet pas d'agir sur ce domaine mais la voirie participe activement à la concrétisation de ces objectifs dans le cadre du travail réalisé.
Santé	Protéger la population des effets néfastes du changement climatique dans le cadre des constructions et aménagements réalisés	X			L'analyse a tenu compte de l'impact sur la santé avec un indicateur de dommages et les effets toxiques ou respiratoires qui induisent une augmentation des radiations UV par la destruction de la couche d'ozone.
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	X			Les choix permettent une diminution de rejet de CO ₂ importante qui a un impact direct sur ce domaine.
Gouvernance	Mettre en place une démarche participative avec tous les milieux concernés		X		La démarche participative s'est faite en concertation avec la voirie, en particulier le nouveau voyer-chef et les chefs d'équipe.

Véhicule actuel

Nouveau véhicule

Utilitaire électrique pour les petites poubelles



Piaggio avec benne compactante

Acquisition :	2005
Nombre de km :	390'000 km
Utilisation	Vidange petite poubelle
Etat :	à la casse depuis 2024
Reprise :	-



Goupil avec une benne à bec

Acquisition prévue	2026
Motorisation	électrique
Utilisation	Vidange petites poubelles
Coût	90'000.-

Porte-outils



Camionnette bûcherons

Acquisition :	2015
Nombre de km :	75'000 km
Utilisation	Transport de matériels
Reprise :	10'000.-



Puch G300 CDI

Mise en service	2011
Nombre de km :	41'800 km
Utilisation :	Déneigement
Reprise	10'000.-
Remarque :	
Véhicule sous-utilisé car très peu pratique, pas adapté aux travaux en ville. Peu maniable	

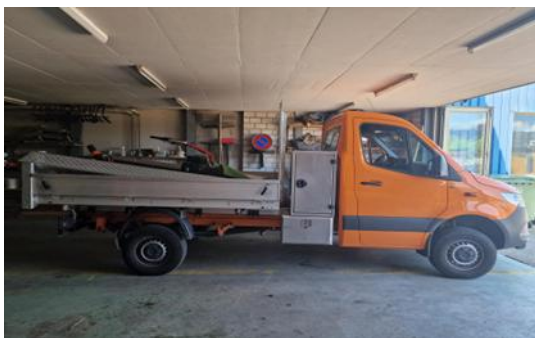
Les 2 véhicules seront remplacés par :



Reforme Multi T15

Acquisition prévue	2026
Motorisation	thermique
Utilisation	Au bord des cours d'eau
Coût :	300'000.-
Remarque :	
Nouveau véhicule polyvalent adapté au travail dans le terrain principalement au bord des cours d'eau. Il est multifonctionnel, quelques minutes sont nécessaires pour l'équiper pour le déneigement.	

Camionnettes Multi-lift



Camionnette des maçons

Mise en service	2019
Nombre de km :	37'100 km
Utilisation :	Déneigement et transport
Reprise	38'000.-
Camionnettes maçons	
Mise en service	2020
Nombre de km :	25'200 km
Reprise	43'000.-
Remarque :	
Les 2 véhicules ne peuvent plus être utilisés pour le déneigement, ils ne respectent pas la législation.	



2 Camionnettes 7.5 t Multi-lift

Acquisition prévue	2027
Motorisation	thermique
Utilisation	Transports de matériels et travaux
Coût :	2 x 190'000.-
Remarque :	
Véhicule à berse compatible avec le matériel du Canton. Charge utile plus grande. Respect de normes de sécurité	

Balayeuse électrique



Bucher CityCat 2020	
Mise en service	2020
Nombre d'heures de service	7600 h
Utilisation :	Nettoyage des rues .
Reprise	38'000.-
Remarque :	
Véhicule très utilisé	

Bucher CityCat 2020	
Acquisition prévue	2028
Motorisation	électrique
Utilisation	Nettoyage des rues
Coût :	280'000.-

Tracteurs multifonction



MultiHog CX75

Mise en service	2017
Nombre d'heures de service	2500 h
Utilisation :	Entretien des terrains de sports, déneigement
Reprise	15'000.-
Remarque :	
Ce véhicule est très souvent au garage, il coûte très cher à l'entretien. L'outillage est spécifique au véhicule, pas de polyvalence avec les autres véhicules	



Tracteurs pour l'entretien des terrains de sport

Acquisition prévue	2029
Motorisation	thermique
Utilisation	Entretien des terrains de sports, déneigement, cours d'eau
Coût à neuf :	160'000.-
Véhicule compatible avec les accessoires actuels. Multifonctionnel par exemple pour le déneigement des trottoirs.	

Petites machines et outillage mécanisé

Marquage des routes



Marquage pour les routes

Mise en service	~20 ans
Motorisation	thermique
Utilisation :	Marquage peinture
La machine est très âgée et aucune pièce de rechange n'existe si elle tombe en panne.	
Reprise	0.-

Marquages des routes :

Acquisition prévue	2027
Motorisation	Thermique
Utilisation	Marquage peinture et pâte
La nouvelle machine permet un gain de temps et de peinture. Elle permet également des marquages en pâte.	
Coût :	40'000.-

ARRETE DU CONSEIL DE VILLE

Le Conseil de Ville de la Commune municipale de Delémont

- vu :
 - le rapport du Conseil communal du 16 juin 2026 ;
 - l'article 29, al. 1 let. j), r) et v) du Règlement d'organisation de la Commune municipale ;
 - le préavis favorable de la Commission UETP du 3 juin 2026 ;
 - le préavis favorable de la Commission des finances du 8 juin 2026 ;
- sur proposition du Conseil communal :

arrête

1. Le crédit-cadre 2026-2029 de 1'250'000 francs pour le remplacement et l'achat de véhicules, machines et outillage pour la Voirie communal 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 secrétaire :

Suzanne Maître-Schindelholz

Lucie Üncücan-Daucourt

Délai référendaire : 10 août 2026

Delémont, le 29 juin 2026