

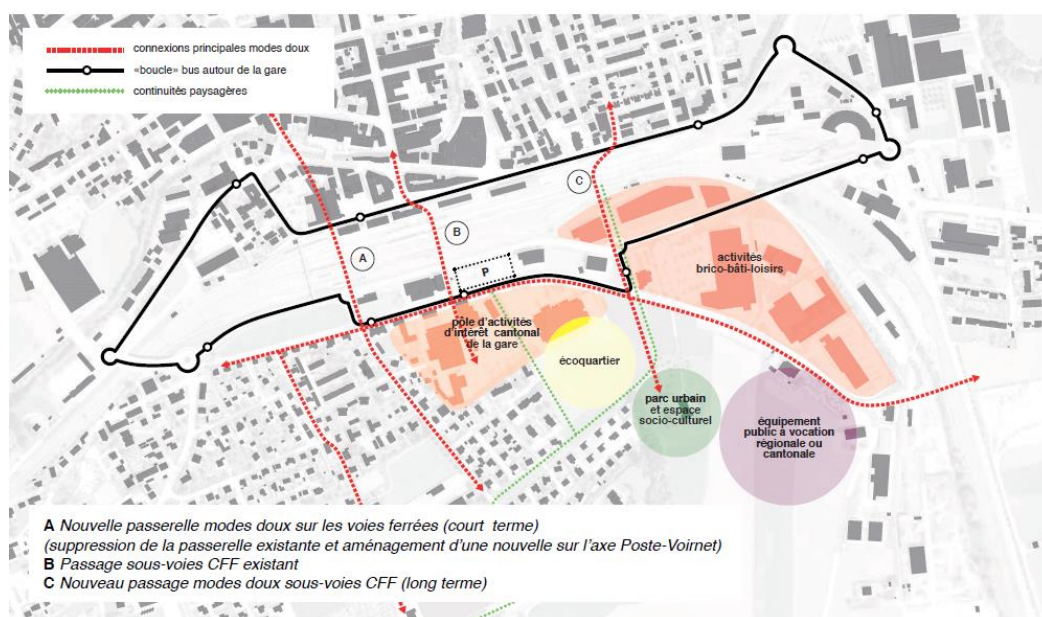
# Crédit de Fr. 212'000.- pour l'organisation d'un concours de projets pour une nouvelle passerelle reliant le Centre-ville au secteur Gare Sud

## 1. CONTEXTE ET ORIGINES DU PROJET

Les possibilités de franchissement des voies ferrées entre le Nord et le Sud de la ville sont aujourd'hui peu confortables, mal sécurisées et insuffisantes pour les cyclistes en particulier, qui doivent emprunter la RDU ou le sous-voie CFF, ce dernier étant inadapté pour les vélos (trop étroit, rampes dangereuses, conflits avec les piétons, ascenseurs trop petits). De plus, la passerelle existante est en mauvais état et doit être assainie dans les cinq ans au plus tard. Elle ne propose que des escaliers, est très étroite et mal sécurisée.

La structure existante sera démontée et la nouvelle construction sera déplacée dans un axe plus favorable. Ce remplacement se justifie d'autant plus que des développements importants sont en cours ou prévus au Nord et au Sud des voies ferrées : projet "Posteimmobilier" et futures constructions dans le secteur Gare Sud en lien avec le concours d'idées en urbanisme en cours.

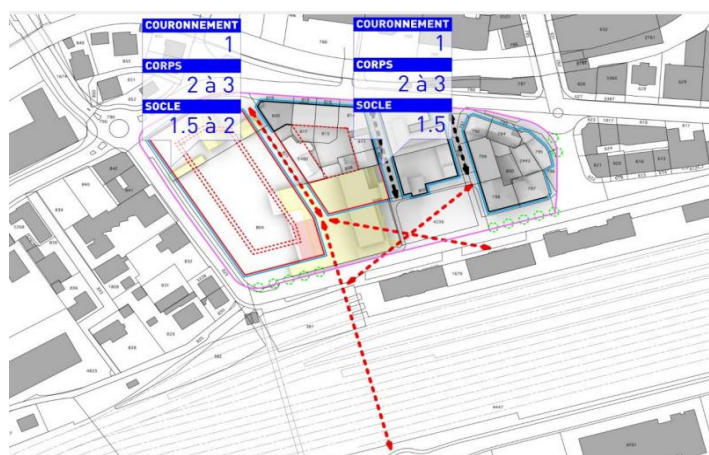
La passerelle s'inscrit dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs et plus généralement l'accès entre le Nord de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération, notamment le secteur Gare Sud dans le cas présent, conformément au Plan directeur localisé « Gare Sud ». Le schéma ci-dessous présente les liaisons de mobilité douce existantes et à venir pour renforcer les liens entre le Nord et le Sud des voies.



Ce projet répond également à l'objectif des Plans directeurs communal et de la mobilité douce de Delémont (2016) - où elle est définie comme mesure phare - et du Plan directeur régional de l'agglomération (2016) de mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé.

Dans le Plan directeur communal de Delémont (2016) et dans le Plan d'aménagement local (2017), un cahier des charges a été défini pour le développement du secteur de la Poste. La passerelle rejoindra ce secteur au Nord. La liaison à créer et la continuité avec les autres liaisons ont été coordonnées.

Afin de proposer un projet attractif, la volonté est d'organiser un concours de projets à un degré. La réalisation du projet sera confiée à l'équipe lauréate sous réserve du crédit d'études du projet d'exécution voté par les autorités compétentes.



## **2. PROJET D'AGGLOMERATION ET ETUDE DE FAISABILITE DONNANT LES PREMIERES ORIENTATIONS**

Le remplacement de la passerelle est inscrit dans le Projet d'agglomération de Delémont de 3<sup>e</sup> génération (PA3). Il s'agit de la mesure 3.01 qui a été validée à fin 2019. Elle sera cofinancée par la Confédération à hauteur de 35 % par rapport au devis total provisoire de 8.5 millions de francs (incluant la démolition de la structure existante). Les travaux doivent impérativement être lancés avant fin 2025 pour que des subventionnements soient obtenus. Passé ce délai, les subventions seront perdues.

Le PA3 prévoit également la création d'un passage cyclable sous les voies ferrées à l'Est de l'existant (mesure 1.2). Toutefois, compte tenu de la complexité et des coûts très importants de ce type d'ouvrage en sous-sol, la réalisation de cette mesure est prévue à plus long terme, en lien avec le développement du secteur Gare Sud. Elle n'a pas été validée par la Confédération à ce stade et sera reprise dans un projet d'agglomération ultérieur (PA5).

Dans le cadre du PA3, une étude de faisabilité très sommaire pour une nouvelle passerelle a été établie en 2016 avec un bureau d'ingénieurs travaillant régulièrement avec les CFF. Des variantes ont été esquissées au niveau des rampes d'accès aux deux extrémités de la passerelle. Les systèmes suivants seront étudiés dans le cadre du concours : rampes hélicoïdales, rampes rectilignes, ascenseurs. L'étude a également permis d'estimer les coûts à +/- 30 % pour être incluse dans la planification financière communale. Ils seront précisés lors du concours, en fonction du projet lauréat. L'estimation actuelle des coûts englobe déjà les adaptations nécessaires du côté des CFF, notamment quant au pilier intermédiaire sur les voies pour soutenir la structure. Le concours prendra en considération un accès direct aux quais des voies 2 et 3 voire 4 et 5, ce qui permettrait une participation financière des CFF.

Une amélioration de l'accessibilité et du confort de la passerelle est primordiale. La nouvelle construction devra être accessible pour les vélos et les personnes à mobilité réduite, d'où les variantes de rampes. Une largeur de passerelle de 4 m minimum avait été définie dans l'étude préalable. Elle pourra et devra certainement être portée à une dimension supérieure afin d'assurer le confort et la cohabitation des déplacements. La largeur exacte sera définie en tenant compte des contraintes liées aux infrastructures ferroviaires, aux accès aux quais et aux impacts financiers. La longueur totale sera de 140 m environ. Des adaptations des infrastructures CFF, des lignes électriques en particulier, seront nécessaires. Afin d'assurer une bonne accessibilité, il est prévu de proposer, en plus des escaliers, des ascenseurs et des rampes d'accès de chaque côté, avec une pente à 6 degrés. Une analyse plus poussée sera entreprise dans le cadre de l'avant-projet pour déterminer quelle est la meilleure solution. Du point de vue du confort des usagers, l'aménagement d'une couverture sera également pris en compte. Les détails du cahier des charges seront définis avant le lancement formel du concours, avec les CFF et tous les acteurs concernés.

## **3. PERIMETRE D'ETUDE, AVANTAGES DU CONCOURS ET ORGANISATION DE LA PROCEDURE**

Comme la passerelle se trouvera majoritairement au-dessus des voies ferrées, une collaboration étroite avec les CFF et le Canton est indispensable. Des échanges ont déjà eu lieu lors des séances de coordination annuelle UETP – RCJU – CFF. Les espaces pour les rampes sont également à prendre en compte dans le périmètre d'étude, aux deux extrémités. L'emprise exacte, qui touchera les domaines publics et privés, sera déterminée en fonction du projet retenu.

La recherche de la meilleure solution permettant de réaliser la future passerelle, tant en ce qui concerne sa conception, son emplacement précis et ses relations avec les espaces environnant ainsi que le raccord aux liaisons de mobilité douce, doit se faire avec le plus grand soin. Il s'agit en particulier de tenir compte des différents usages par toutes les catégories de population concernées, des réseaux de mobilité, des connexions avec les quartiers Nord et Sud de la ville ainsi que des dimensions patrimoniales, esthétiques, urbanistiques, architecturales, écologiques, ou encore sociales du lieu.

Afin de disposer d'un maximum d'idées et de propositions, le Conseil communal souhaite lancer un concours de projets pour la future passerelle, comme l'ont fait de nombreuses autres villes pour des ouvrages similaires (Renens, Neuchâtel par exemple), à intégrer dans un concept global d'urbanisme et d'aménagement paysager, en tenant compte des quartiers concernés. Le concours se déroulera sous la forme d'une procédure ouverte en une phase, conforme au règlement SIA 142, et aux marchés publics. La mise en concurrence de plusieurs bureaux permet à des spécialistes de se dépasser et de chercher des idées innovantes et de qualité, avec des solutions optimales (pour l'emprise au sol des rampes, par exemple) pour répondre au mieux aux différents critères retenus, en particulier en matière de développement durable. Les groupes d'intérêt et les milieux concernés seront étroitement associés au projet, en particulier lors de la phase d'organisation du concours permettant de définir le cahier des charges lors de la poursuite des études permettant de retenir la meilleure solution en vue de sa réalisation. Vu l'envergure, la visibilité et l'importance du projet, cette procédure se justifie pleinement car la nouvelle passerelle occupera une situation emblématique et très visible entre le centre-ville et les quartiers de Gare Sud : les attentes concernant la qualité architecturale de l'ouvrage et son insertion dans

le paysage urbain sont donc très élevées. Le concours de projets permettra au maître de l'ouvrage de choisir, parmi diverses propositions, le projet optimal et d'identifier le groupement de partenaires pour la réalisation de l'ouvrage.

A l'issue du concours, le mandat de réalisation sera ensuite confié à l'équipe lauréate. L'organisation de la procédure est accompagnée par un BAMO (Bureau d'accompagnement à maître d'ouvrage) qui bénéficie d'une très bonne expérience dans le domaine. Ces prestations ne peuvent pas être faites par le Service UETP qui n'a pas les ressources nécessaires. Compte tenu des enjeux liés à la mise en œuvre d'une telle infrastructure dans un contexte très contraignant et complexe (maintien du trafic ferroviaire, travaux de nuit, coordinations multiples, etc.), le maître de l'ouvrage pourra se réserver la possibilité de mandater un bureau pour appui à la réalisation.

#### **4. PLAN CLIMAT - DEFIS ET OBJECTIFS DE LA LUTTE CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE PRIS EN COMPTE PAR LE CREDIT D'ETUDE**

L'intégration des défis de la lutte contre le réchauffement climatique est déjà 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 CO<sub>2</sub> 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*

**Bâtiments, logements et construction : réduire la consommation, prévoir une production d'énergie renouvelable dans tous les bâtiments appropriés, 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 pour la construction seront choisis en fonction des critères de durabilité applicables afin de tenir compte des émissions grises 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**

- 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 remplacement de la passerelle offrira une liaison piétonne plus attractive, sécurisée et confortable qu'actuellement.
- La future passerelle sera accessible aux vélos et également aux personnes à mobilité réduite ou aux personnes avec poussettes (familles).
- L'éventuel accès aux quais, mais dans tous les cas l'amélioration des accès aux deux côtés des voies ferrées participera à promouvoir l'utilisation des transports publics, en particulier le train.

**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 afin de tenir compte des émissions grises dans toute 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.)**

- Les aménagements au bas des rampes d'accès Nord et Sud de la future passerelle devront être réfléchis pour atteindre les critères de développement durable souhaités.

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

- La construction et les aménagements seront réalisés afin de réduire les effets néfastes liés au réchauffement climatique en tenant compte des besoins de la population en général et des usagers des lieux et des espaces publics concernés, en appliquant les principes concernés des autres domaines du plan climat.

**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**

- L'ensemble des critères permettant d'améliorer les espaces naturels, la biodiversité et la gestion de l'eau seront pris en compte tant pour la construction que pour les aménagements au bas des rampes d'accès.
- Les mesures permettant de lutter contre les dangers naturels seront mises en place.

Ces différents aspects liés au Plan climat seront inclus dans le cahier des charges du concours afin d'assurer leur respect lors de la phase d'exécution.

## 5. PROGRAMME DE TRAVAIL ET PROCESSUS PARTICIPATIF

Le calendrier prévisionnel indicatif de la procédure, découpé en trois phases, est le suivant :

- Phase 1** Préparation (précision du programme, du calendrier, des critères de participation)  
Constitution du jury et rédaction du cahier des charges
- Phase 2** Concours et désignation du lauréat
- Phase 3** Rapport du jury et exposition des projets

Une fois les résultats connus, un crédit pour l'étude du projet d'exécution puis du crédit d'investissement suivront. Le calendrier est très serré compte tenu des procédures complexes à venir qui incluent les CFF et la Confédération, et afin de respecter le délai pour le début des travaux qui est fixé en 2025 selon les exigences du PA3.

Un processus participatif sera mis en place, comme pour tous les projets d'importance qui représentent des intérêts publics notables. Un groupe de travail, qui accompagnera le projet, sera mis en place dès le crédit voté avec les représentants des milieux concernés, en particulier au niveau de la mobilité douce : piétons, cyclistes via les associations existantes (Pro Vélo, ATE, etc.), le Canton, les CFF et des membres de la Commission UETP. Les SID seront naturellement associés pour la partie relative à l'éclairage public. Ce groupe de travail participera à l'élaboration du cahier des charges et suivra le concours. Il sera notamment chargé de suivre le projet qui sera retenu.

## 6. BUDGET, DEMANDE DE CREDIT D'ETUDES ET FINANCEMENT

Le concours de projets sera réalisé sous la conduite du Service UETP, assisté par un bureau. Le budget communal global se présente de la manière suivante :

Jury et spécialistes-conseils	32'000.-
Indemnités des équipes participantes (hypothèse 8 équipes), selon norme SIA	110'000.-
Assistance à maîtrise d'ouvrage et secrétariat (préparation et gestion du concours)	40'000.-
Frais divers et maquettes	15'000.-
Total (HT)	197'000.-
<b>Total (TTC arrondi)</b>	<b>212'169.-</b>

Tableau de bord pour le crédit d'investissement - montants en CHF	Oui	Non	Remarques
Montant du crédit			212'000
Intégration du crédit dans le plan financier	X		
Concordance de la période de réalisation avec celle planifiée	X		

Charge financière - montants en CHF		
Taux de l'amortissement comptable : 10 %	10%	21'200
Durée de l'amortissement comptable : 10 ans		
Charge d'intérêt maximale, calculée sur un taux moyen de 3 %*		6'360
<b>Total de la charge financière annuelle</b>		<b>27'560</b>

\*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 termes. La liste des emprunts peut être consultée à la page 83 des comptes 2019.

Des subventions de la Confédération (à hauteur de 35 %) et une participation des CFF sont attendues (dont les montants dépendront du projet retenu).

**7. PREAVIS DES COMMISSIONS ET PROPOSITION DU CONSEIL COMMUNAL**

Le Conseil communal propose au Conseil de Ville d'accepter le crédit d'études de Fr. 212'000.- que la Commission de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics a préavisé favorablement. Le préavis de la Commission des finances sera transmis aux membres du Conseil de Ville au lendemain de sa séance le 8 décembre 2020.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :

La chancelière :

Damien Chappuis

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 30 novembre 2020

## **ARRETE DU CONSEIL DE VILLE**

---

Le Conseil de Ville de la Commune municipale de Delémont

- vu :
  - le rapport du Conseil communal du 30 novembre 2020 ;
  - les dispositions de l'art. 29, al. 18 et 22 du Règlement d'organisation de la Commune municipale ;
  - le préavis favorable de la Commission de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics ;
  - le préavis de la Commission des finances qui sera transmis oralement lors de la séance du Conseil de Ville ;
- sur proposition du Conseil communal :

### **arrête**

1. Le crédit de Fr. 212'000.- pour l'organisation d'un concours de projets pour une nouvelle passerelle reliant le Centre-ville au secteur Gare Sud 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

Le président :

La chancelière :

Rémy Meury

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 14 décembre 2020