

Crédit d'étude de Fr. 220'000.- pour développer un concept global des zones 20/30 pour tous les quartiers de Delémont

La présente demande a pour but de financer les études nécessaires afin d'élaborer un plan de déploiement des zones 20 et 30 km/h sur le territoire communal. Cette étude permettra de répondre à la motion 5.07/21 acceptée par le Conseil de Ville et à des sollicitations régulières qui émanent d'habitants et de groupements de quartier. Elle s'inscrit dans la mise en œuvre du Plan directeur communal et du Plan directeur des déplacements, adoptés par le Conseil communal.

1. CONTEXTE ET ORIGINES DU PROJET

Suite à la motion 5.07/21 acceptée lors du Conseil de Ville du 25 octobre 2021, le Conseil communal confirme sa volonté de mettre en place des zones à vitesse réduite, non seulement dans les quartiers résidentiels, objet visé par la motion, mais dans l'ensemble des quartiers de la ville comprenant majoritairement de l'habitat, donc y compris les zones centre. Cette étude globale, qui sera pilotée et accompagnée par le Service UETP, nécessite le recours à des bureaux spécialisés dans les domaines de la modération et de la mobilité douce. Le Service UETP a évalué le montant des études en prenant contact avec plusieurs villes et bureaux afin de déterminer également la méthodologie à suivre.

2. PLANIFICATION

Cette étude permettra d'aider à hiérarchiser les différentes zones à modérer, identifiées dans le Plan directeur communal et le Plan directeur des déplacements, adoptés par le Conseil communal en 2017, selon leur degré de « pertinence » et de priorité, car la modération du trafic sera plus utile ou du moins aura plus d'effet dans certaines zones. Le découpage des zones, défini sommairement dans le Plan directeur des déplacements, doit également être affiné : des zones de dimensions parfois plus petites seront certainement nécessaires.

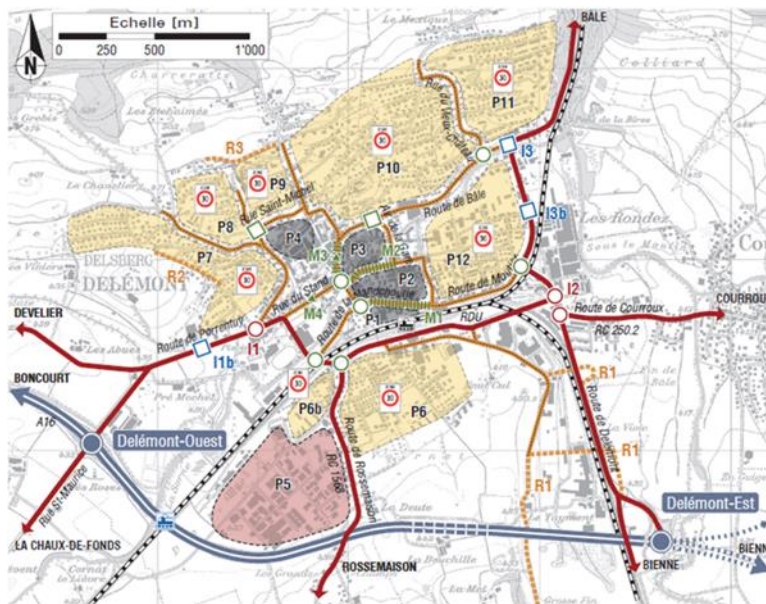


Fig. 40 du Plan directeur des déplacements

L'étude donnera également la possibilité de mesurer le degré de « facilité de mise en œuvre » des différentes zones. En effet, certaines zones fonctionnent déjà quasiment comme des zones 30, celles-ci ne nécessiteront que de légers aménagements, alors que d'autres demanderont des interventions nettement plus conséquentes. Un plan de déploiement sur plusieurs années pourra ainsi être mis en œuvre et permettra de prévoir les budgets nécessaires, grâce aux devis estimatifs réalisés lors de l'étude.

Il est important de préciser qu'une zone à vitesse réduite ne peut pas se limiter à procéder à des changements de signalisation. La mise en œuvre doit passer préalablement par une analyse menée par un bureau externe habilité et devra tenir compte des dépôts publics et des procédures d'autorisation nécessaires qui conduiront au-delà du délai de réalisation de la motion. Depuis le 1^{er} janvier 2023, suite à une décision récente du Conseil fédéral, il ne sera plus nécessaire de recourir formellement à une expertise comme cela était exigé précédemment. Toutefois, conformément à l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière, un contrôle ultérieur du fonctionnement des zones 20 et 30 devra être réalisé. Dans ce sens, une forme d'expertise reste nécessaire avant la mise en place de telles zones afin de vérifier préalablement à la mise en place que les

mesures prévues soient adaptées à l'objectif visé, permettent de préserver la sécurité routière et de défendre le principe de confiance mutuelle sur la route.

3. ETUDE, PROCEDURE ET ECHEANCIER PREVISIONNEL

Le déroulement de l'étude, qui impose le recours à des spécialistes, et la procédure prévue sont les suivants :

- mandat de la Ville à un bureau spécialisé
- planification des zones à réaliser
- réalisation des expertises (une pour chaque zone)
- envoi pour préavis au Service cantonal des infrastructures
- dépôt public d'un mois
- traitement des oppositions
- approbation de la mise en œuvre par le Service cantonal des infrastructures
- mise en place des zones à vitesse réduite
- établissement d'un bilan par le bureau mandaté pour chaque zone après 12 mois de mise en place

L'étude de base se déroulera sur plusieurs mois. Les premières zones 20/30 devraient voir le jour en 2023.

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

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 principaux 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 pour les différents aménagements seront choisis en fonction des critères de durabilité applicables. Les eaux pluviales seront naturellement infiltrées 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	X			L'aménagement de zones 20/30 km/h permettra de limiter les émissions de gaz à effet de serre.
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'atténuation des vitesses permettra une meilleure cohabitation entre les différents modes de transport. A 20 et 30 km/h, la circulation routière a besoin de moins de largeur. La place gagnée peut être réaffectée pour la mobilité douce, les transports publics, les espaces publics et permet des réaménagements qualitatifs.

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.
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 des zones 30 km/h ou des zones de rencontre seront réalisés de manière durable en intégrant une végétalisation lorsque cela est possible.
Santé	Protéger la population des effets néfastes du changement climatique dans le cadre des constructions et aménagements réalisés	X		Le développement de la mobilité douce et les futures plantations permettront de répondre à la promotion de la santé en général.
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 aménagements seront réalisés de manière durable en protégeant les éléments du patrimoine naturel qui resteront en place et en intégrant de nouvelles plantations à différents endroits lorsque cela est possible.
Gouvernance	Mettre en place une démarche participative avec tous les milieux concernés	X		La démarche participative se fera en associant les habitants concernés.

5. DEMANDE DE CREDIT

Le crédit de Fr. 220'000.- pour l'étude globale des zones à vitesses réduites en ville de Delémont est prévu au plan financier des investissements.

Tableau de bord pour le crédit d'investissement - montants en CHF	Oui	Non	Remarques
Montant du crédit			220'000.00
Intégration du crédit dans le plan financier	X		
Concordance de la période de réalisation avec celle planifiée	X		
Financement nécessaire par voie d'emprunt	X		220'000.00

Charge financière - montants en CHF		
Taux de l'amortissement comptable	10 %	22'000.00
Durée de l'amortissement comptable :	10 ans	
Charge d'intérêt maximale, calculée sur un taux moyen de 3 %*		6'600.00
Total de la charge financière annuelle		28'600.00

*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.

6. PREAVIS

Le montant pour la réalisation de cette étude est basé sur des expériences faites par les bureaux spécialisés dans d'autres villes pour des études similaires. Cette demande de crédit permettra l'analyse et les expertises utiles à l'aménagement d'une douzaine de zones 20 et 30. L'objectif de l'étude est de faire l'analyse des besoins et un devis plus détaillé, dans le cadre d'un avant-projet.

Le crédit d'étude de Fr. 220'000.- a été préavisé par les commissions communales comme suit :

- Commission UETP, lors de la séance du 13 septembre 2022 : préavis favorable ;
- Commission des finances, lors de la séance du 3 octobre 2022 : préavis favorable.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal propose au Conseil de Ville d'accepter le présent crédit-cadre.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
Le président : La chancelière :

Damien Chappuis

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 4 octobre 2022

ARRETE DU CONSEIL DE VILLE

Le Conseil de Ville de la Commune municipale de Delémont

- vu :
 - le rapport du Conseil communal du 4 octobre 2022 ;
 - les dispositions de l'art. 29, al. 17 et 22, du Règlement d'organisation de la Commune municipale ;
 - les préavis favorables de la Commission de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics et de la Commission des finances ;
- sur proposition du Conseil communal :

arrête

1. Le crédit d'étude de Fr. 220'000.- pour développer un concept global des zones 20/30 pour tous les quartiers de Delémont 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 chancelière :

Gaëlle Frossard

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 31 octobre 2022