

Accord sur les prestations

entre

la Confédération suisse

représentée par
le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la
communication, Kochergasse 10, CH-3003 Berne

ci-après dénommée la Confédération

la République et Canton du Jura (organisme responsable)

représenté par
le Gouvernement, 2 rue de l'hôpital, 2800 Delémont

ci-après dénommé le Canton

et

le Syndicat d'agglomération de Delémont

représentée par
le Conseil, Hôtel de ville, 1 place de la Liberté, 2800 Delémont

ci-après dénommée la collectivité régionale

concernant

Le projet d'agglomération de Delémont 2^e génération 2011 / 2012 partie transport et urbanisation

ci-après dénommé le projet d'agglomération de Delémont

Les parties contractantes conviennent ce qui suit :

1 Préambule

- 1.1 Conformément à la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr ; RS 725.13), la Confédération participe au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Les mesures sont issues d'un projet d'agglomération qui vise une coordination de l'urbanisation et des transports en intégrant l'aspect environnement. Ce projet d'agglomération a été déposé auprès de la Confédération pour examen ; le résultat est contenu dans le rapport d'examen 2014 (annexe 2).
- 1.2 Le présent accord règle la participation de la Confédération à la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération Delémont de 2^e génération. Celle-ci est régie par l'arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 qui a été édicté sur la base de l'examen de tous les projets d'agglomération de 2^e génération soumis en 2011/2012 et en tenant compte des mesures faisant l'objet de l'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de 1^{re} génération. Cet arrêté fixe un taux de contribution de 35% et un montant maximum de 4.80 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement) pour les mesures cofinancées par la Confédération (liste A de 2^e génération, voir ch. 3.3).
- 1.3 Le présent accord repose sur l'article 24 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin ; RS 725.116.21).
- 1.4 Les dispositions énoncées aux ch. 4.2 et 5 du présent accord s'appliquent par analogie aux mesures de l'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de Delémont de 1^{re} génération. Les mesures cofinancées de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération qui s'annoncent définitivement irréalisables sont listées à l'annexe 5 au présent accord.

2 Parties contractantes et obligations

2.1 Parties contractantes

- 2.1.1 L'article 24, alinéa 1, OUMin confère au DETEC la compétence de conclure le présent accord.
- 2.1.2 L'art. 92, al. 2, let. a, en lien avec l'article 84, let. g, de la constitution jurassienne confère au Gouvernement de la République et Canton du Jura la compétence de conclure le présent accord.
- 2.1.3 Les statuts du Syndicat d'agglomération de Delémont confèrent au Conseil du Syndicat d'agglomération de Delémont la compétence de conclure le présent accord (annexe 3).

2.2 Obligations

- 2.2.1 La Confédération s'engage, au sens du ch. 4 du présent accord, à cofinancer les mesures conformément au ch. 3.3. Les décisions des organes fédéraux compétents en matière financière sont réservées.
- 2.2.2 Le Canton s'engage dans le cadre de ses compétences à préparer et réaliser les mesures conformément aux chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 du présent accord. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.
- 2.2.3 Le Canton ou la collectivité régionale confirment que les communes et la collectivité régionale impliquées dans les mesures mentionnées aux chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 se sont engagées dans le cadre de leurs compétences à préparer et réaliser lesdites mesures conformément à l'annexe 4. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.
- 2.2.4 Le Canton et la collectivité régionale s'engagent à veiller dans le cadre de leurs compétences à ce que les différents organes du Canton et des communes préparent et réalisent les mesures. Ils mettent tout en œuvre pour éviter de compromettre la mise en œuvre du présent accord.

3 Mesures¹ pertinentes pour le projet d'agglomération de 2^e génération

Ce chapitre énumère toutes les mesures – en plus de celles prévues par l'accord sur les prestations de 1^{re} génération – qui ont été prises en compte lors de l'évaluation coût/utilité du projet de 2^e génération et qui ont été jugées pertinentes pour la fixation du taux de contribution.

3.1 Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure

Pour les mesures d'urbanisation et de transports ci-dessous (qui ne peuvent pas être financées par le fonds d'infrastructure), les obligations visées au chapitre 2.2 du présent accord incombent au Canton et à la collectivité régionale :

N°	Mesure	Office fédéral compétent	Organe coordonnateur du projet d'agglomération (PA)	Horizon temporel (début de la mise en œuvre)	
ARE-Code	N° PA				
Urbanisation (y compris paysage)					
6711.2.029	211	Développement de l'urbanisation	ARE	SDT RCJU	A
6711.2.030	212	Territoire de confluence	ARE	SDT RCJU	A
6711.2.031	213	Plan directeur régional	ARE	SDT RCJU	A
6711.2.032	214	Révision de l'aménagement local, Delémont	ARE	SDT RCJU	A

¹ Le terme « mesure(s) » recouvre également les paquets de mesures. Le terme « mesure(s) partielle(s) » (ou « projet » pour le domaine des chemins de fer) désigne des étapes de mesures isolées ou des mesures faisant partie de paquets de mesures.

N° ARE-Code	N° PA	Mesure	Office fédéral compétent	Organe coordonnateur du projet d'agglomération (PA)	Horizon temporel (début de la mise en œuvre)
6711.2.033	215	Révision de l'aménagement local, Vellerat	ARE	SDT RCJU	A
6711.2.034	216	Révision de l'aménagement local, Val Terbi	ARE	SDT RCJU	A

Tableau 3.1

La planification et la réalisation des mesures d'urbanisation doivent se faire en conformité avec la législation sur l'aménagement du territoire révisée (LAT/OAT) et les adaptations des plans directeurs cantonaux correspondantes.

3.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A

Pour les mesures infrastructurelles ci-dessous (qui ne sont pas cofinancées par la Confédération), les obligations visées au chapitre 2.2 du présent accord incombent au Canton et à la collectivité régionale :

N° ARE-Code	N° PA	Mesure	Coût [en millions de francs] selon PA
Mobilité douce			
6711.2.028	206	Passerelle sur la Birse, Courrendlin	0.50
Valorisation/sécurité de l'espace routier			
6711.2.007	9a	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	1.30

Tableau 3.2

3.3 Liste des mesures, priorité A (liste A 2e génération)

En vertu des articles 7 LFinfr (RS 725.13), 17a-d LUMin (RS 725.116.2) et 24 OUMin (RS 725.116.21) ainsi que de l'arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, la Confédération garantit le cofinancement des mesures énumérées ci-dessous. Pour les mesures infrastructurelles suivantes, les obligations visées au chapitre 2.2 du présent accord incombent au Canton et à la collectivité régionale :

N° ARE-Code	N° PA	Mesure	Coût investiss ement (millions de CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérisse ment	Contribution de la Confédération [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérisse ment ; montants maxima	Office fédéral compét ent	Organe compétent pour le projet d'agglom ération (PA) (organe Cantonal)
Chemin de fer						
6711.2.019	41	Halte ferroviaire à la Communance	2.49	0.87	OFT	SDT RCJU

N°	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement	Contribution de la Confédération [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement ; montants maxima	Office fédéral compétent	Organe compétent pour le projet d'agglomération (PA) (organe Cantonal)
ARE-Code	N° PA				
Bus/route					
6711.2.035	204a	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.29	0.10	OFROU SDT RCJU
6711.2.036	204b	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.17	0.06	OFROU SDT RCJU
6711.2.039	204e	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.20	0.42	OFROU SDT RCJU
Capacité route					
6711.2.005	4b	Boucle de circulation urbaine, Delémont	2.47	0.86	OFROU SDT RCJU
Mobilité douce					
6711.2.043		MD Liste A (Annexe 1)	0.54	0.19	OFROU SIN RCJU
Valorisation/sécurité de l'espace routier					
6711.2.003	4a2	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière, Delémont	4.12	1.44	OFROU SDT RCJU
6711.2.045	3a	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 1ère étape	2.47	0.86	OFROU SDT RCJU
		Total	13.75	4.80	

Tableau 3.3

Le Canton confirme que toutes les mesures susmentionnées relevant de la planification directrice selon le rapport d'examen présentent le statut « coordination réglée » dans le plan directeur cantonal approuvé.

3.4 Liste des mesures, priorité B (liste B 2e génération)

La liste ci-dessous définit l'orientation des futurs travaux. Lors de la révision et de l'examen des projets d'agglomération de 3^e génération, le Canton, la collectivité régionale et/ou la Confédération devront soigneusement justifier pourquoi ils modifient ou renoncent à une mesure de la liste B. La liste ne confère aucune assurance financière de la part de la Confédération et ne crée aucune obligation pour le Canton et la collectivité régionale. Au moment de la signature du présent accord, aucun cofinancement futur de ces mesures par la Confédération n'est garanti, que ce soit via le fonds d'infrastructure ou via un autre instrument de financement.

N°	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement	Remarques de la Confédération au moment du rapport d'examen
ARE-Code	N° PA		
Mobilité douce			
6711.2.001	2	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	5.35
6711.2.009	14b	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	1.65
6711.2.044		MD Liste B (Annexe 1)	3.34
Valorisation/sécurité de l'espace routier			
6711.2.004	4a3	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	1.67
6711.2.046	3b	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 2ème étape	1.65 Cette mesure présente un bon coût utilité, mais a été dépriorisée pour des raisons de degré de maturité.

Tableau 3.4

3.5 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Le rapport d'examen (chapitre 5.3) énumère des mesures qui ne peuvent pas être cofinancées par le fonds d'infrastructure mais qui sont susceptibles de l'être par d'autres fonds fédéraux. Le rapport d'examen est le résultat de l'évaluation dans une perspective de planification globale. Les prises de position, les décisions, les procédures d'approbation et de financement des Offices fédéraux compétents pour les mesures de ce chapitre restent réservées.

4 Financement des mesures de la liste A de 2^e génération (chapitre 3.3)

4.1 Contribution

- 4.1.1 La Confédération, le Canton et, le cas échéant, d'autres partenaires (collectivité régionale, communes, collectivités étrangères) assurent conjointement le financement des mesures de la liste A 2^e génération (ch. 3.3).
- 4.1.2 La participation financière de la Confédération en faveur du projet d'agglomération de Delémont de 2^e génération, fixée à 4.80 millions de francs (prix octobre 2005, hors TVA et renchérissement, voir ch. 1.2), est un montant maximum qui ne peut pas être dépassé (art. 2, al. 1 et 2 de l'arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015).
- 4.1.3 Le taux de contribution (ch. 1.2) fixé pour un projet d'agglomération s'applique aux mesures cofinancées prévues dans ledit projet d'agglomération (ch. 3.3 et art. 2, al. 2 de l'arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015).
- 4.1.4 La Confédération cofinance chaque mesure au plus jusqu'au montant maximum (+TVA et renchérissement) fixé dans la liste A (ch. 3.3). Le solde du financement de la mesure concernée est à la charge du Canton et, le cas échéant, des autres partenaires (collectivité régionale, communes, collectivités étrangères).
- 4.1.5 Si les coûts de mise en œuvre d'une mesure diminuent, la Confédération participe aux coûts effectifs imputables, à hauteur du pourcentage fixé.
- 4.1.6 Le cofinancement ne porte que sur les frais imputables et dûment établis selon les prescriptions légales (OUMin, LUMin).

4.2 Convention de financement

- 4.2.1 Lorsqu'une mesure ou une mesure partielle de la liste A est prête à être réalisée et financée, qu'elle est conforme au projet d'agglomération de Delémont déposé et aux conditions imposées par la Confédération dans le cadre de l'examen du projet d'agglomération et que les éventuelles modifications importantes lui ayant été apportées ont été approuvées par l'ARE, l'office fédéral compétent (ch. 3.3) conclut, sur la base du présent accord sur les prestations, une convention de financement avec le canton responsable², généralement dans un délai de quatre mois à compter de la réception du dossier de demande complet.

² Sous le code ARE d'une mesure peuvent être conclues une ou plusieurs conventions de financement, correspondant soit à la mesure soit à ses mesures partielles,

- 4.2.2 S'agissant du trafic ferroviaire, l'office fédéral compétent peut également conclure une convention de financement pour des mesures qui sont dans l'ensemble prêtes à être financées mais pas totalement prêtes à être réalisées (au moins une mesure partielle, soit un projet doit avoir atteint ce stade). L'entreprise de transport est en outre partie à la convention (art. 17b, al. 1 et 3 LUMin).
- 4.2.3 Pour la conclusion des conventions de financement, l'office fédéral compétent peut à la demande de l'organisme responsable diviser des paquets de mesures ou des mesures individuelles en mesures partielles pour autant que la mise en œuvre desdites mesures partielles en elles-mêmes semble pertinente afin d'atteindre l'effet escompté. Pour chaque convention de financement, les mesures partielles non encore réalisées doivent être décrites et une proportion des fonds fédéraux prévus par le présent accord sur les prestations doit être réservée au prorata en vue de leur réalisation.

4.3 Début des travaux

- 4.3.1 La mise en chantier de mesures ou mesures partielles cofinancées par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération de 2^e génération ne peut avoir lieu, sous réserve du chapitre 4.3.2, qu'après signature de la convention de financement correspondante.
- 4.3.2 L'office fédéral compétent peut, sur demande de l'organisme responsable, autoriser une mise en chantier avant la conclusion de la convention de financement s'il n'est pas possible d'attendre la signature de la convention de financement sans de graves inconvénients. Il convient de statuer le plus rapidement possible sur la demande. La mise en chantier de travaux sans l'autorisation de l'office fédéral compétent entraîne la perte de tout droit à la contribution fédérale pour la mesure concernée (art. 26 LSu ; RS 616.1).
- 4.3.3 La mise en chantier des mesures et mesures partielles de la liste A de 2^e génération (ch. 3.3) doit en principe intervenir dans les quatre ans suivant la signature de l'accord sur les prestations. Des délais contraignants découlent des ch. 4.3.1 et 6.2.1. Lors de l'échelonnement des mesures et mesures partielles, il faut tenir compte du fait que les effets visés doivent être atteints dans les meilleurs délais (cf. ch. 6.3). Il convient notamment de veiller à ce que les mesures cofinancées et non cofinancées soient préparées et réalisées au même rythme.

4.4 Modalités de paiement

- 4.4.1 Une fois signés l'accord sur les prestations et la convention de financement afférente à une mesure (partielle) donnée, la Confédération verse, sur demande du canton responsable de la mesure (partielle) ou des entreprises de transport conformément au ch. 4.4.5, les fonds nécessaires dans le cadre des contributions fédérales convenues en vertu du ch. 3.3 et sous réserve des ch. 4.4.2, 4.4.3 et 6.2.1 – 6.2.3.
- 4.4.2 Le paiement des contributions fédérales s'effectue sous réserve de l'approbation par le Parlement des crédits budgétaires concernés et de modifications du droit fédéral.

- 4.4.3 Le versement de contributions fédérales ne s'effectue qu'en faveur de prestations effectivement fournies et en fonction de l'avancement des travaux. La demande de versement et l'attestation des coûts doivent être adressées à l'office fédéral compétent en vertu du chapitre 3.3.
- 4.4.4 En cas de manque temporaire de liquidités, l'art. 24a OUMin s'applique. La mise en chantier est toutefois soumise aux dispositions du ch. 4.3.
- 4.4.5 Les contributions allouées aux infrastructures ferroviaires et destinées au trafic d'agglomération sont versées aux entreprises de transport (entreprises de chemin de fer) par l'intermédiaire des instruments de financement prévus par la législation sur les chemins de fer.

5 Contrôle de la mise en œuvre, de l'effet et controlling (contrôle des délais, des coûts et financier)

5.1 Contrôle de la mise en œuvre

Le Canton et la collectivité régionale garantissent de faire rapport à l'ARE sur la mise en œuvre tous les quatre ans conformément à l'annexe 6 en exposant l'avancement de la mise en œuvre des mesures convenues dans le présent accord. La Confédération examinera notamment comment les mesures ont été échelonnées et quelles sont celles qui ont été mises en œuvre.

5.2 Contrôle de l'effet

La Confédération procède à un contrôle périodique des effets du projet d'agglomération. Celui-ci compare, à l'aide d'indicateurs, les développements visés et les développements obtenus. Les indicateurs utilisés sont définis par l'ARE, après consultation des collectivités et des offices fédéraux partenaires. Le Canton et la collectivité régionale mettent les informations nécessaires à ce contrôle à la disposition de la Confédération.

5.3 Controlling

- 5.3.1 Les mesures cofinancées (ch. 3.3) faisant l'objet d'une convention de financement signée sont soumises à un controlling par la Confédération ; celui-ci porte sur les coûts, les délais et les aspects financiers.
- 5.3.2 Dans les domaines des routes et de la mobilité douce, le controlling des mesures et mesures partielles est régi par les directives de l'OFROU relatives aux volets Circulation routière et Mobilité douce.
- 5.3.3 Dans le domaine du transport ferroviaire, le controlling des mesures et mesures partielles (projets) est régi par la directive de l'OFT sur le controlling, projets d'agglomération.

5.4 Contrôles par sondage

L'office fédéral compétent peut à tout moment effectuer des contrôles par sondage, après annonce. Le Canton et la collectivité régionale mettent à disposition les documents nécessaires et autorisent la Confédération à consulter tous les documents utiles.

6 Exécution, non-exécution ou exécution défectueuse de l'accord sur les prestations

6.1 Exécution de l'accord

- 6.1.1 L'accord est réputé exécuté lorsque les mesures visées aux chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 ont été mises en œuvre conformément au projet d'agglomération de Delémont et au rapport d'examen de la Confédération, lorsque les dispositions du présent accord sur les prestations et de la convention de financement conclue sur cette base ont été remplies et lorsque la Confédération a versé les contributions prévues conformément aux chapitres 3.3 et 4 (et remboursé les éventuels préfinancements).
- 6.1.2 Toute modification importante apportée aux mesures visées aux ch. 3.1 (horizon temporel A) et 3.3 requiert l'accord écrit de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Toute modification importante apportée aux mesures visées au ch. 3.2 requiert l'accord écrit de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) s'il existe une dépendance avec une mesure cofinancée. Est réputée importante toute modification susceptible d'avoir une influence sensible sur l'effet de la mesure. Le consentement est accordé si la mesure modifiée laisse escompter un effet comparable ou meilleur que celui de la mesure d'origine ou si la façon de compenser la diminution de l'effet est démontrée. Après le dépôt du dossier de demande complet par l'organisme responsable, l'ARE statue aussi rapidement que possible, soit en général dans les 30 jours.
- 6.1.3 Est notamment constitutif d'une modification le remplacement de mesures partielles intégrées à un paquet de mesures.
- 6.1.4 La modification apportée aux mesures après signature de la convention de financement est régie par la convention de financement. L'office fédéral compétent doit consulter l'ARE avant d'accepter des modifications importantes (au sens du ch. 6.1.2).

6.2 Non-exécution ou exécution défectueuse de l'accord

- 6.2.1 La non-réalisation de mesures³ cofinancées d'ici à 2027 entraîne l'extinction du droit à l'aide financière correspondante. Ce droit s'éteint également dès lors que le Canton informe par écrit la Confédération que la préparation ou à la réalisation d'une mesure a été définitivement abandonnée. Les fonds fédéraux déjà perçus doivent alors être remboursés. Demeurent réservées les conséquences juridiques prévues aux ch. 6.2.3 – 6.2.5.

³ Le terme « mesure(s) » recouvre également les paquets de mesures. Le terme « mesure(s) partielle(s) » (ou « projets » dans le cas de mesures ferroviaires) désigne des étapes de mesures individuelles ou des mesures faisant partie de paquets de mesures.

- 6.2.2 Si l'effet escompté d'une mesure se trouve sensiblement plus réduit que celui attendu lors de l'examen par la Confédération du fait d'une réalisation seulement partielle de la mesure ou d'une modification apportée sans accord écrit de la Confédération, cette dernière peut revoir à la baisse la contribution réservée à cette mesure. Si l'effet escompté est fortement réduit, la Confédération peut même retirer intégralement la contribution qui avait été réservée et exiger le remboursement des contributions déjà versées pour la mesure concernée. Demeurent réservées les conséquences juridiques prévues aux ch. 6.2.3 – 6.2.5.
- 6.2.3 Si le contrôle de mise en œuvre ou un contrôle par sondage révèle qu'une mesure, une mesure partielle ou un groupe de mesures n'a pas été préparé(e)/réalisé(e), ou l'a été dans une mesure insuffisante, la Confédération est fondée à geler la conclusion de nouvelles conventions de financement portant sur des mesures liées à la mesure non réalisée. Dans les cas où cette absence ou insuffisance de préparation et de réalisation est susceptible de compromettre gravement l'effet ou la mise en œuvre du concept global du projet d'agglomération, la conclusion de nouvelles conventions de financement peut être gelée pour toutes les mesures et mesures partielles. Le gel est levé dès lors que le manquement au niveau de la mise en œuvre est supprimé ou que le droit à l'aide financière s'éteint du fait de la non-réalisation à la date-butoir ou de la renonciation à une mesure (cf. ch. 6.2.1).
- 6.2.4 Les ressources qui avaient été prévues pour des mesures visées au ch. 3.3 mais qui n'ont pas été réclamées pour les raisons mentionnées aux ch. 6.2.1 et 6.2.2 restent dans le fonds d'infrastructure. Elles seront mises à disposition de l'ensemble des agglomérations pour les mesures des prochaines générations du programme en faveur du trafic d'agglomération. Elles ne peuvent donc pas être sollicitées par le Canton (et la collectivité régionale) pour réaliser d'autres mesures de même génération. Font exception les mesures partielles qui peuvent être remplacées, dans le même paquet de mesures, par de nouvelles mesures partielles ayant un effet comparable.
- 6.2.5 Les dispositions de la loi sur les subventions (art. 28 ss LSu) s'appliquent à titre subsidiaire.

6.3 Prise en considération de l'avancement de la mise en œuvre des mesures lors de l'examen des prochaines générations de projets d'agglomération

L'avancement de la mise en œuvre des mesures et l'effet du projet d'agglomération (ch. 5.1 et 5.2) seront pris en considération lors de l'évaluation des prochaines générations de projets d'agglomération.

7 Adaptation de l'accord sur les prestations

7.1 Adaptation ordinaire de l'accord sur les prestations

- 7.1.1 Le présent accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de Delémont de 2^e génération est en principe examiné et au besoin adapté tous les quatre ans. Cette adaptation intervient si possible lors de la conclusion des accords sur les prestations relatifs aux projets d'agglomération des générations suivantes.

- 7.1.2 Les organes compétents pour le projet d'agglomération qui ne déposent pas de projet d'agglomération révisé renoncent à la contribution fédérale pour l'étape suivante. Les droits au financement des mesures visées au ch. 3.3 demeurent sous réserve des cas envisagés au ch. 6.2.3.

7.2 Adaptation extraordinaire de l'accord sur les prestations

- 7.2.1 Les parties contractantes s'engagent à s'informer mutuellement d'éventuelles modifications des conditions générales entraînant des effets qui ne peuvent pas être traités par le biais de l'adaptation ordinaire.
- 7.2.2 Une adaptation extraordinaire de l'accord sur les prestations nécessite une demande écrite et motivée au partenaire contractuel et n'est possible que d'un commun accord. La *clausula rebus sic stantibus* demeure réservée.

8 Clause de sauvegarde

Si une disposition du présent accord sur les prestations est entièrement ou partiellement invalide, la validité juridique de l'accord dans son ensemble n'en est pas affectée. La disposition doit alors être interprétée de manière à se rapprocher au plus près du but qu'elle vise.

9 Dispositions applicables et voies de droit

- 9.1 Sont notamment applicables les dispositions de la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr; RS 725.13), de la loi fédérale et de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin ; RS 725.116.2/OUMin ; RS 725.116.21) et, à titre subsidiaire, de la loi sur les subventions (LSu; RS 616.1).
- 9.2 Les voies de droit sont régies par les dispositions générales relatives à la procédure administrative fédérale (art. 35, al. 1, LSu).

10 Entrée en vigueur de l'accord sur les prestations

La convention entre en vigueur au moment de sa signature par les parties.

11 Ordre de priorité

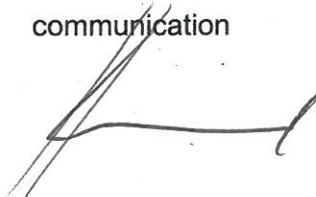
Les documents suivants font partie intégrante du présent accord et, en cas de dispositions divergentes, valent dans l'ordre de priorité suivant:

1. Enoncé du présent accord
2. Liste des mesures pour la mise en œuvre du concept mobilité douce (ch. 3.3) ; annexe 1
3. Rapport d'examen de la Confédération 2014 ; annexe 2
4. Accord du 14.07.2011 sur les prestations de 1^{re} génération, y compris l'annexe 5 du présent accord sur les prestations de la 2^e génération
5. Projet d'agglomération de Delémont, partie transports et urbanisation, 2011/12
6. Directives du 14.12.2010 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^e génération
7. Directives de l'OFROU relatives aux volets Circulation routière et Mobilité douce
8. Directive de l'OFT sur le controlling, projets d'agglomération

Le présent accord est établi en 3 exemplaires, soit un exemplaire à l'intention de chaque partie.

Berne, 8.8.2016

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication



Doris Leuthard, Cheffe de département

Delémont, 3.7.15

Au nom du Gouvernement de la République et Canton du Jura



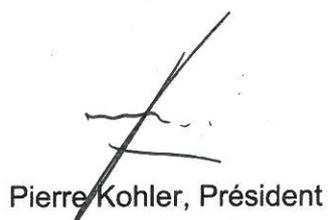
Michel Thentz, Président



Jean-Christophe Kübler, Chancelier

Delémont, 18.03.15

Au nom du Conseil d'agglomération de Delémont



Pierre Kohler, Président



Gérard Metille, Vice-Président



Pierre Morel, Vice-Président

Destinataires: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, République et Canton du Jura et Syndicat de l'agglomération

Annexes :

- Annexe 1 : Liste des mesures pour la mise en œuvre du concept mobilité douce (ch. 3.3)
- Annexe 2: Rapport d'examen de la Confédération du 26 février 2014
- Annexe 3 : Statuts du Syndicat d'agglomération de Delémont, approuvés par scrutin populaire du 15 mai 2011, approuvés par le Gouvernement le 16 août 2011
- Annexe 4 : Confirmation concernant « la préparation et la réalisation » des mesures (y compris la liste des décisions, les conventions et/ou le cas échéant les références aux plans directeurs régionaux et/ou cantonaux concernant l'obligation des communes et/ou des collectivités régionales).
- Annexe 5: Liste de mesures cofinancées de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération dont la réalisation est définitivement impossible d'ici à 2027 (accord sur les prestations de 1^{re} génération, ch. 3.3)
- Annexe 6: Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de la troisième génération, chapitre 6.3
- Annexe 7: Réalisation de la halte ferroviaire à la Communance (note ajoutée le 11 avril 2016)

Annexe 1 Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Priorité A

N°		Mesure/paquet de mesures	Coût investissement [Mio. CHF]; prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement*	Contribution de la Confédération [Mio. CHF]; prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement*
ARE-Code	No. PA			
6711.2.018	39	Itinéraire cyclable Delémont - Communance	0.33	0.12
6711.2.041	201a	Parkings à vélo, Delémont	0.21	0.07
Total			0.54	0.19
6711.2.043		Concept mobilité douce liste A	0.54	0.19

Tableau A1.1

*Une différence due aux arrondis peut exister entre le total des coûts et le concept mobilité douce liste A, ce sont alors les montants figurant dans le concept mobilité douce qui font foi.

Les montants des listes de mobilité douce ne sont pas réduits (voir méthode dans le rapport explicatif)

Priorité B

N°		Mesure/paquet de mesures
ARE-Code	Nr. AP	
6711.2.008	14a	Itinéraire cyclable gare Sud - ZARD, Delémont
6711.2.010	14c	Itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux
6711.2.011	16a	Itinéraire cyclable Courroux - ZARD
6711.2.012	16b	Itinéraire cyclable Courrendlin - ZARD
6711.2.013	19	Liaison cyclable vers la rue de Bellevie, Courroux
6711.2.024	202	Itinéraire cyclable Châtillon - Rossemaison
6711.2.042	201b	Parkings à vélo, Delémont

Tableau A1.2



26 février 2014

Projet d'agglomération Delémont **2^{ème} génération** **Rapport d'examen de la Confédération**

N° de référence: 321.1 / M124-0038

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Table des matières

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectifs de l'examen	4
1.3	Procédure d'examen	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
2	Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B	5
3	Examen des exigences de base.....	8
4	Évaluation de l'impact du projet d'agglomération	9
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité	9
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	12
5	Examen de la priorité des mesures	14
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC.....	14
5.2	Mesures non cofinancées	15
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	17
5.4	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération	18
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	18
6	Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....	19
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	19
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux.....	19
7	Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération	21
	ANNEXE 1.....	22
	ANNEXE 2.....	23

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération Delémont, qui se compose des éléments suivants :

- Projet d'agglomération de 2^{ème} génération, rapport final
- Rapport de mise en œuvre partie A et B, 20 juin 2012

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 27 juin 2012. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un quadruple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies ;
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale ;
3. Examiner la priorité des mesures¹, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération ;
4. Examiner le rapport de mise en œuvre, parties A et B, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives.,.

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 26 février 2014.

1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement. La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

¹ La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

Le projet d'agglomération Delémont montre un engagement certain en faveur d'un renforcement de la coordination de l'urbanisation avec le développement des réseaux de transport. La cohérence de la planification entre la 1^{ère} et la 2^{ème} génération est garantie, également au niveau des mesures. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles dont découle une série de mesures pertinentes.

Les points forts du projet de 2^{ème} génération résident dans la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire à la Communance, l'extension du réseau de transports publics urbains et la mise en zone de rencontre de la Vieille Ville et du centre-gare de Delémont. L'agglomération poursuit également ses efforts en matière de mobilité douce avec le développement d'itinéraires et la création de nouveaux franchissements.

En matière d'urbanisation, le projet vise à concentrer le développement dans la zone de Confluence de manière coordonnée avec le développement des transports tout en préservant la vitalité des centres des localités. En outre, les dispositions du plan directeur cantonal ainsi que les mesures prévues par le projet d'agglomération constituent un cadre adéquat pour la localisation des installations à forte fréquentation (IFF) dans des secteurs bien desservis par les transports publics.

Le projet d'agglomération peine toutefois à fournir une vision globale forte et des stratégies sectorielles claires en matière de transport. Une faiblesse importante réside notamment au niveau de la conception du fonctionnement du réseau routier. Le projet ne propose pas de stratégie convaincante en matière de gestion des flux de trafic individuel motorisé permettant de tirer un meilleur bénéfice de la présence des routes de contournement. Une gestion plus volontariste du stationnement fait également défaut. Le traitement peu approfondi de la thématique de la sécurité représente une autre faiblesse du projet.

En matière d'urbanisation, le manque de concrétisation de la stratégie de développement de la zone de confluence ainsi que son périmètre considéré comme généreux en regard de la taille de l'agglomération et du potentiel de développement attendu affaiblissent la volonté du projet d'agglomération de concentrer les activités et la population dans des secteurs favorables. De plus, la gestion de la zone à bâtir existante n'est pas traitée de manière satisfaisante. Quant à la dimension paysagère du projet d'agglomération, elle est encore trop peu développée et concrétisée pour influencer le développement de l'urbanisation de façon positive. On ne peut ainsi pas s'attendre à une diminution de la consommation de surface par rapport à la tendance actuelle.

La structure urbaine proposée pour l'agglomération et les mesures qui en découlent, notamment en matière de transports publics et de mobilité douce, pourraient rééquilibrer la répartition modale en faveur de ces modes. L'absence de mesures visant à limiter le trafic individuel motorisé et à influencer la demande restreint toutefois cette évolution positive. Les effets positifs du projet d'agglomération sur la qualité de l'air et les immissions sonores devraient ainsi être limités.

Le projet d'agglomération Delémont présente, après le réexamen de la priorité des mesures, un coût d'investissement de 42.23 millions de francs. Ce montant comprend 27.40 millions de francs pour les listes A et B ainsi que 14.83 millions de francs pour les mesures A1 de la 1^{ère} génération, ce qui représente un coût d'investissement moyen².

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures cofinancées de la 2^{ème} génération³ :

35%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

² Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement

³ Le taux de contribution attribué aux mesures A1 et fixé dans l'accord sur les prestations (1^{ère} génération) reste inchangé.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
6711.2.003	4a2	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière, Delémont	5.00	4.12	1.44
6711.2.005	4b	Boucle de circulation urbaine, Delémont	3.00	2.47	0.86
6711.2.019	41	Halte ferroviaire à la Communance	3.00	2.49	0.87
6711.2.035	204a	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.35	0.29	0.10
6711.2.036	204b	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.21	0.17	0.06
6711.2.039	204e	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.46	1.20	0.42
6711.2.043		MD Liste A (Annexe 1)		0.54	0.19
6711.2.045	3	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 1ère étape	3.00	2.47	0.86
Total				13.75	4.80

Tableau 2-1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement)

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3^{ème} génération et seront réexaminées par la Confédération:

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
6711.2.001	2	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	6.50	5.35	1.87
6711.2.004	4a3	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	5.00	1.67**	0.58
6711.2.009	14b	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	2.00	1.65	0.58
6711.2.044		MD Liste B (Annexe 1)		3.34	1.17
6711.2.046	3	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 2ème étape	2.00	1.65	0.58
Total				13.66	4.78

Tableau 2-2 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Coûts réduits dans le benchmark)

Remarques

Les mesures d'urbanisation et de transport pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2^{ème} génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les

mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération.

Les coûts mentionnés ont été repris du projet d'agglomération de 2^{ème} génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1^{ère} génération.

L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération Delémont est considérée comme une petite agglomération.

Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.

3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'état des lieux du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre

La Confédération exige pour la mise en œuvre que le canton et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.

Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet d'agglomération. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DE TEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1^{ère} génération, la cohérence entre le projet de 1^{ère} et de 2^{ème} génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

4.1 L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'accessibilité du pôle d'activités de la Communance est nettement améliorée grâce à la nouvelle halte ferroviaire. L'extension du réseau de bus mis en place en 1^{ère} génération permet une amélioration sensible de la couverture en transports publics, améliorant en particulier l'accessibilité des centres secondaires. Le projet d'agglomération ne donne en revanche pas d'informations sur la desserte et le niveau d'offre prévus pour la ZARD. ▪ L'attractivité et la continuité des déplacements des cycles et piétons sont significativement améliorées par le projet d'agglomération grâce aux itinéraires et franchissements créés qui viennent compléter les liaisons intercommunales traitées dans le cadre de la 1^{ère} génération. Ainsi les modes doux bénéficient en particulier d'une meilleure accessibilité aux différents pôles d'activités. Les requalifications de traversées de localité ainsi que la mise en zone de rencontre de la Vieille Ville et du centre-gare participent également à une plus grande attractivité des déplacements pour les modes doux. Le stationnement vélo est développé sur l'ensemble de l'agglomération. Toutefois, la complémentarité des réseaux de modes doux avec les transports publics et l'intégration de certains pôles générateurs de déplacement (hôpital, centre sportif) restent à traiter de manière plus spécifique. Il est également à regretter que le phasage des mesures proposées (peu à l'horizon A) retarde l'ensemble

de ces améliorations.

- Le développement du stationnement vélo aux abords des transports publics et le traitement des accès pour les modes doux à la gare de Delémont (prévus cependant seulement en horizon B) rendent les déplacements intermodaux plus attractifs. L'amélioration du transbordement entre les réseaux de transports publics routiers et ferroviaires n'est toutefois pas traitée (halte de la Communance).

Faiblesses

- Le projet d'agglomération propose des mesures pertinentes mais peine à fournir une vision globale forte et des stratégies sectorielles claires en matière de transport. L'analyse des forces et faiblesses de la situation actuelle est encore partielle. Des bilans des différents réseaux sont toutefois en cours, ce qui est salué.
- L'agglomération pourrait tirer un meilleur bénéfice de la présence des infrastructures de contournement (route de distribution urbaine et autoroute) en proposant des principes d'accessibilité volontaristes qui renforceraient l'impact des mesures de requalification (zones de rencontre au centre-ville) sur le trafic de transit. Le concept de la "boucle de circulation" n'apporte à cet effet pas de solution convaincante.
- La Ville de Delémont élabore un nouveau plan directeur des déplacements et du stationnement, ce qui est salué. Toutefois, le projet d'agglomération ne propose pas de stratégie et de mesures concrètes visant à réglementer le stationnement. Le projet ne contient pas non plus d'autres mesures visant à influencer la demande et le choix modal

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Forces

- Le projet d'agglomération identifie la zone de Confluence comme secteur de développement dans le centre de l'agglomération. En étroite coordination avec le plan directeur cantonal jurassien, le projet d'agglomération vise à concentrer l'urbanisation dans cette zone de manière cohérente avec le développement des transports publics. Par contre, le périmètre généreux de la zone de Confluence en regard de la taille de l'agglomération, de la sensibilité paysagère du site et du potentiel de développement à l'horizon considéré exige une définition plus précise des limites à l'urbanisation et des secteurs de développement accompagnée ainsi que d'une priorisation en fonction du développement du système de transport.
- Les dispositions du plan directeur cantonal jurassien ainsi que les mesures prévues par le projet d'agglomération constituent le cadre adéquat pour la localisation des IFF dans des secteurs bien desservis par les transports publics.
- L'extension des zones de rencontre des secteurs du centre-gare et de la Vieille Ville de Delémont ainsi que les mesures systématiques de requalification de traversées de localité offrent une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Faiblesses

- L'élaboration d'un futur plan directeur régional à l'échelle de l'agglomération comprenant un volet Urbanisation est à saluer. Il est cependant à regretter que la stratégie sectorielle Urbanisation dans le cadre du projet d'agglomération ne soit pas plus concrète.
- La volonté du projet d'agglomération d'encourager le développement urbain vers l'intérieur n'est pas suffisamment concrétisée, notamment parce que le projet ne définit pas de densité minimale. Ceci est d'autant plus regrettable que le plan directeur cantonal reprend, quant à lui, les densités faibles fixées dans

	<p>le projet de 1^{ère} génération. De plus, les niveaux de qualité de desserte en transports publics définis en vue d'orienter le développement de l'urbanisation se situent en-deçà des normes VSS.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet d'agglomération ne propose pas de mesures visant à mieux gérer la zone à bâtir existante. Il ne propose pas non plus de mesures concrétisant les orientations du plan directeur cantonal en matière de localisation d'éventuelles nouvelles mises en zone à l'intérieur et hors du périmètre de l'agglomération. Le projet ne peut ainsi prévenir de manière efficace, voire réduire, la dispersion de l'urbanisation.
<p>CE3: Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> Les requalifications systématiques des traversées de localité, la mise en zone de rencontre du secteur centre-gare et de la Vieille Ville à Delémont, ainsi que la réalisation de nouveaux franchissements des voies ferroviaires et de la route cantonale au centre permettent une certaine amélioration de la sécurité des déplacements pour les différents modes. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> La sécurité n'est toutefois pas traitée de manière suffisamment approfondie par le projet d'agglomération qui ne contient pas de programme spécifique dans ce domaine. Le lien entre les points noirs identifiés pour la mobilité douce et les mesures proposées n'est par ailleurs pas cohérent sur l'ensemble du périmètre. Une modification significative de la sécurité dans l'agglomération n'est de ce fait pas à attendre.
<p>CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> Les mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce devraient permettre un infléchissement de la répartition modale en faveur de ces modes. Ce dernier reste toutefois modéré étant donné l'absence de mesure contraignant l'usage individuel de véhicules motorisés. En effet, le maintien dans une large mesure de l'accessibilité pour le trafic individuel motorisé dans l'agglomération ne permet pas de mettre à profit tous les potentiels de report modal. Les impacts négatifs sur l'environnement, principalement sur la qualité de l'air et le bruit, devraient ainsi diminuer, mais de manière légère. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet d'agglomération ne comporte pas de mesures permettant de véritablement maîtriser le développement urbain à l'intérieur et en périphérie de l'agglomération. Ainsi, les mesures d'urbanisation ne contribuent que d'une manière limitée à la réduction de la consommation de sol par rapport à la tendance actuelle. Une première trame paysagère est esquissée dans le projet d'agglomération. Le volet Paysage ne sera toutefois traité qu'ultérieurement de manière plus approfondie dans le futur plan directeur régional. L'interface entre réseau de transport et réseau écologique n'est pas traitée. Le lien entre urbanisation et paysage est donc particulièrement peu développé dans le projet,...
<p>Rapport d'examen</p>	<p>Les deux aspects exigés dans le rapport de mise en œuvre, soit la cohérence entre la 1^{ère} et la 2^{ème} génération du projet d'agglomération Delémont et la mise en œuvre des mesures dans le domaine des transports et de l'urbanisation, ont été examinés (voir Rapport explicatif, chap. 4.2). Les éléments pertinents concernant la mise en œuvre sont intégrés dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération (chap. 2 et 4.1).</p>

Tableau 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	1
Total CE1 - CE4 (utilité)	5

Tableau 4-2

4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 27.40 millions de francs, auxquels s'ajoutent 14.83 millions de francs pour les mesures A1 de la 1^{ère} génération. Les coûts d'investissement de 42.23 millions de francs sont considérés comme moyens.

Le système de malus lié à la mise en œuvre des mesures A1 des projets révisés, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

Utilité (CE1-4)

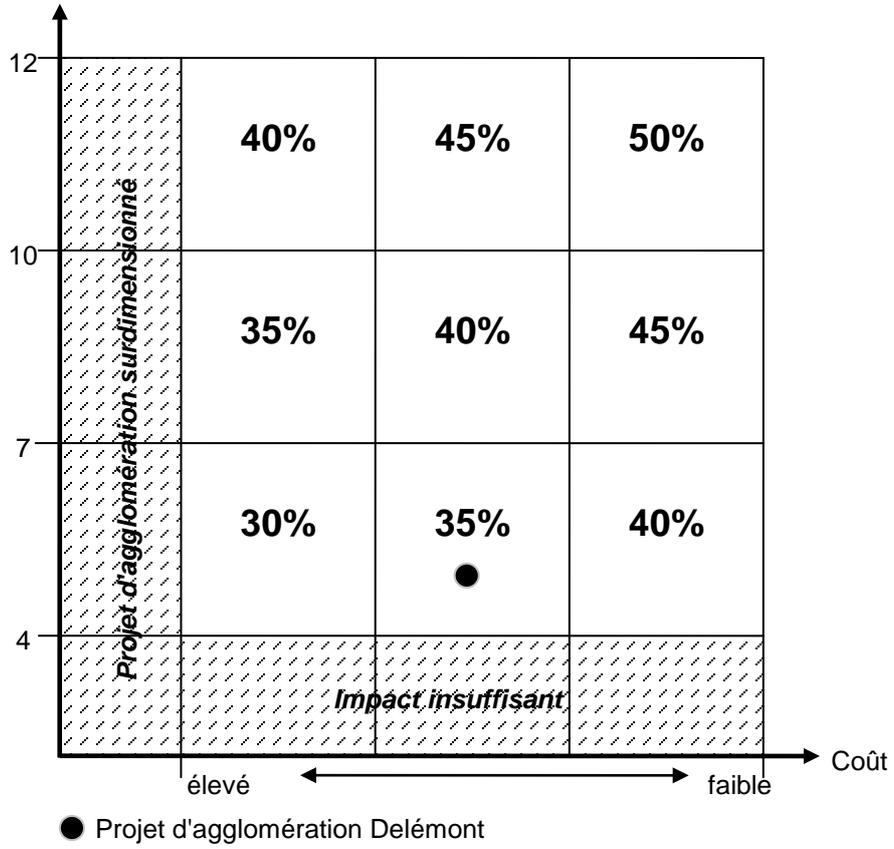


Figure 4-1

5 Examen de la priorité des mesures

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1) ;

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancées
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité ;

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C*) (voir chap. 5.5).

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
6711.2.002	3	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6711.2.045, Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 1ère étape, 3 mio CHF selon l'agglomération, Priorité A selon la Confédération ▪ 6711.2.046, Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 2ème étape, 2 mio CHF selon l'agglomération, Priorité B selon la Confédération
6711.2.023	201	Parkings à vélo, Delémont	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6711.2.041, Parkings à vélo, Delémont, 0.25 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6711.2.042, Parkings à vélo, Delémont, 0.25 mio CHF selon l'agglomération, priorité B selon la Confédération

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
6711.2.026	204	Transports publics d'agglomération	<p>Les mesures suivantes sont considérées individuellement:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6711.2.035, Transports publics d'agglomération: Courroux, 0.35 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6711.2.036, Transports publics d'agglomération: Courrendlin, 0.21 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6711.2.037, Transports publics d'agglomération: Vellerat, 0.3 mio CHF selon l'agglomération, mesure non cofinancée, voir tableau 5-4 ▪ 6711.2.038, Transports publics d'agglomération: Courtételle, 0.79 mio CHF selon l'agglomération, mesure non cofinancée, voir tableau 5-4 ▪ 6711.2.039, Transports publics d'agglomération: Delémont, 1.46 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération ▪ 6711.2.040, Transports publics d'agglomération: 2 arrêts ligne n°3, 0.14 mio CHF selon l'agglomération, priorité C selon la Confédération

Tableau 5-1

5.2 Mesures non cofinancées

5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé.

L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport afin de maximiser l'impact du projet

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures d'urbanisation				
6711.2.029	211	Développement de l'urbanisation	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagère. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
6711.2.030	212	Territoire de confluence	A	
6711.2.031	213	Plan directeur régional	A	
6711.2.032	214	Révision de l'aménagement local, Delémont	A	
6711.2.033	215	Révision de l'aménagement local, Vellerat	A	
6711.2.034	216	Révision de l'aménagement local, Val Terbi	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures de transport				

Aucune mesure dans cette catégorie.

Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-2

5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
6711.2.007	9a	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	1.30
6711.2.015	26a	Traversée Nord - Sud de Courrendlin	B	10.00
6711.2.021	47	Traversée de la localité, Rossemaison	B	2.00
6711.2.027	205	Traversée de la localité, Develier	B	1.03
6711.2.028	206	Passerelle sur la Birse, Courrendlin	A	0.50

Tableau 5-3

5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

Code ARE	N° PA	Mesure	Explication
6711.2.006	4c	Parkings en périphérie du centre, Delémont	Les parcs de stationnement qui ne sont pas en rapport avec les systèmes de parking d'échange P+R et B+R ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure. Ils ne sont pas jugés significatifs pour l'effet du projet.
6711.2.014	25	Accès centre commercial, passerelle sur la Birse, Courrendlin	La réalisation de cette mesure n'est pas significative pour l'effet du projet d'agglomération.
6711.2.016	28	Traversée de la localité, Châtillon	Ces mesures sont situées hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
6711.2.025	203	Sécurisation des cycles à l'entrée de Courtételle	Ces mesures sont situées hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.
6711.2.037	204c	Transports publics d'agglomération: Vellerat	
6711.2.038	204d	Transports publics d'agglomération: Courtételle	

Tableau 5-4

5.3 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération est prévue par d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information, même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
6711.2.020	43	Halte ferroviaire à Soyhières	1.90	Cette mesure n'est pas du ressort du fonds d'infrastructure. Si la nécessité de la halte devait être avérée, celle-ci serait à financer au travers d'une convention de prestations de l'OFT.
-	-	N16 Delémont Est - Choindex	-	Achèvement du réseau national, en travaux

Tableau 5-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-6

Les tableaux n'ont qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

5.4 Modification de la priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de la priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
A → B				
6711.2.046	3	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 2ème étape	2.00	Degré de maturité : insuffisant Cette mesure présente un bon à très bon coût utilité, mais a été dépriorisée pour des raison de degré de maturité.
A → C				
B → C				
6711.2.017	34	Route A16 - Commu-nance, Courtételle	10.00	Rapport coût-utilité : insuffisant Les charges de trafic et la fréquence des trains ne justifient pas de remplacer le passage à niveau par un franchissement dénivelé sur la route existante.
6711.2.040	204e_2	Transports publics d'agglomération: 2 arrêts ligne n°3	0.14	Degré de maturité : insuffisant La réalisation de ces deux arrêts nécessite la création d'une nouvelle route en bordure de la zone à bâtir. Des garanties plus fortes de la part de l'agglomération dans le sens d'une concentration de l'urbanisation dans la zone à bâtir actuelle doivent être fournies en vue d'un éventuel cofinancement.

Tableau 5-7

5.5 Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

La liste ci-dessous mentionne les mesures priorisées en C par la Confédération pour lesquelles la nécessité d'agir est en principe reconnue, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les prioriser dans les listes A ou B (mesures C*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
Aucune mesure dans cette catégorie.			

Tableau 5-8

6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

6.1 Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. Rapport d'examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Remarque conflit/difficulté</i>
6711.2.011	16a	Liste B MD, Annexe 1	Itinéraire cyclable Courroux - ZARD	B	Conformité avec espace réservé aux eaux (art. 36a LEaux) à examiner

Tableau 6-1

6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal:

Liste A:

Code ARE N° PA Mesure

<i>6711.2.019</i>	<i>41</i>	<i>Halte ferroviaire à la Communance</i>
-------------------	-----------	--

Tableau 6-2

Liste B:

Code ARE N° PA Mesure

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

Code ARE N° PA Mesure

Aucune mesure dans cette catégorie

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.

7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2^{ème} génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Delémont de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. Les éléments centraux devraient être l'approfondissement des stratégies relatives au dimensionnement de la zone à bâtir et aux secteurs de développement ainsi que le développement de stratégies claires en matière de transport accompagnées de mesures.



ANNEXE 1

Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*/**
6711.2.008	14a	Itinéraire cyclable gare Sud - ZARD, Delémont	B	0.50	0.41
6711.2.010	14c	Itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux	B	0.70	0.58
6711.2.011	16a	Itinéraire cyclable Courroux - ZARD	B	0.70	0.58
6711.2.012	16b	Itinéraire cyclable Courrendlin - ZARD	B	0.70	0.58
6711.2.013	19	Liaison cyclable vers la rue de Bellevie, Courroux	B	0.50	0.41
6711.2.018	39	Itinéraire cyclable Delémont - Communance	A	0.40	0.33
6711.2.024	202	Itinéraire cyclable Châtillon - Rossemaison	B	0.70	0.58
6711.2.041	201	Parkings à vélo, Delémont	A	0.25	0.21
6711.2.042	201	Parkings à vélo, Delémont	B	0.25	0.21
Total		Liste A/B		4.70	3.88

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.

MD Liste A	A	0.54
MD Liste B	B	3.34

Tableau Annexe 1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Les montants des listes de mesures A et B du benchmark font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

ANNEXE 2

Liste des mesures infrastructurelles non cofinancables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinancables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
-----------------	--------------	----------------	---------------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau Annexe 2

Statuts du Syndicat d'agglomération de Delémont

approuvés par scrutin populaire du 15 mai 2011

approuvés par le Gouvernement le 16 août 2011

Préambule	<p>Vu les dispositions des articles 135 et suivants de la Loi sur les communes du 9 novembre 1978 (LCom RSJU 190.11) ;</p> <p>Sur la base de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la convention du 3 mai 2006 entre les communes de Châtillon, Courrendlin, Courroux, Courtételle, Delémont, Develier, Rossemaison, Soyhières et Vicques (adoptée également le 14 septembre 2006 par la commune de Rebeuvelier et le 15 novembre 2010 par la commune de Vellerat) et le Département de l'environnement et de l'équipement de la République et Canton du Jura ; - la charte du 21 novembre 2007, approuvée par les communes de Châtillon, Courrendlin, Courroux, Courtételle, Delémont, Develier, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Vellerat et Vicques et par le Gouvernement de la République et Canton du Jura le 11 décembre 2007, charte qui exprime la volonté de renforcer la collaboration entre les partenaires.
Nom	<p>Art. 1</p> <p>Les communes de Châtillon, Courrendlin, Courroux, Courtételle, Delémont, Develier, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Val Terbi et Vellerat s'unissent sous la désignation de Syndicat d'agglomération de Delémont (ci-après syndicat) en un syndicat d'agglomération au sens des articles 135 et suivants de la Loi sur les communes.</p>
Siège	<p>Art. 2</p> <p>Le syndicat a son siège à Delémont.</p>
Terminologie	<p>Art. 3</p> <p>Les termes des présents statuts désignant des personnes s'appliquent indistinctement aux femmes et aux hommes.</p>
Tâches	<p>Art. 4</p> <p>¹ Le syndicat a pour tâches de promouvoir et coordonner le développement économique, social, touristique et culturel de l'agglomération, en collaboration avec le canton, les communes, les organismes et associations actifs en la matière, ainsi que le traitement de tout projet régional.</p> <p>² Le syndicat peut mener les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) élaborer un plan directeur de l'agglomération ; b) coordonner les tâches des communes dans le domaine des transports et de la mobilité, des équipements et des services, de l'énergie, de la communication, du patrimoine et du paysage, ainsi que de la gestion administrative et technique ; c) réaliser et gérer les tâches attribuées par les organes ; d) prélever des émoluments, taxes et charges sur la base d'un règlement à adopter. <p>³ Le syndicat est compétent pour signer avec le Canton et la Confédération l'accord sur les prestations au titre du projet fédéral d'agglomération.</p> <p>⁴ Le syndicat n'a pas de but lucratif.</p>
Règlements d'application	<p>Art. 5</p> <p>Chaque action définie à l'Art. 4, al. 2, peut faire l'objet d'un règlement d'application. Le cas échéant, les compétences respectives des organes sont définies dans les présents statuts.</p>
Organisation	<p>Art. 6</p> <p>Les organes du syndicat sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le corps électoral ; - Les communes membres ; - L'assemblée d'agglomération ; - Le conseil d'agglomération ; - Les commissions spéciales ; - L'organe de révision.
Corps électoral et communes Compétences	<p>Art. 7</p> <p>¹ Le corps électoral de l'agglomération a la qualité d'organe suprême du syndicat. Il a pour compétences</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'adopter les présents statuts et leurs éventuelles modifications ; b) d'adopter toute base légale ou tout arrêté de crédit qui implique une dépense unique supérieure à 5'000'000 francs par objet ou une dépense périodique supérieure à 500'000 francs par objet (référendum obligatoire) ; c) de se prononcer sur les décisions ayant fait l'objet d'une demande de référendum ou que

- l'assemblée d'agglomération décide de lui soumettre ;
d) de se prononcer sur les initiatives qui lui sont soumises ;
² Les communes membres organisent les scrutins au sens des dispositions de la Loi sur les communes.

Décisions

Art. 8

- ¹ Le corps électoral doit prendre ses décisions dans les trois mois qui suivent les décisions de l'assemblée d'agglomération.
² Les décisions prises en vertu de l'Art. 7 al. 1, let a et b ne sont valables que si elles ont été prises par la double majorité des votants et des communes.
³ Les actes soumis au référendum facultatif sont acceptés lorsque la majorité des votants les approuvent.
⁴ Lorsqu'elles sont soumises au vote, les initiatives contenant un texte formulé qui modifie les statuts sont acceptées lorsque la majorité des votants et des communes les approuvent. Les autres initiatives soumises au vote doivent être approuvées par la majorité des votants.

Assemblée d'agglomération

Art. 9

- ¹ L'assemblée d'agglomération est composée de l'ensemble des conseillers communaux.
² Le calcul des voix attribuées à chaque membre de l'assemblée est effectué selon les règles suivantes :
a) chaque membre dispose d'office d'un pourcent des voix (seuil de base) ;
b) les centièmes restants sont répartis entre les communes au prorata de la population ;
c) chaque membre dispose ensuite de centièmes de voix équivalant au quotient entre les centièmes attribués à la commune selon lettre b) et le nombre de conseillers de la commune. Les centièmes attribués sont arrondis à un chiffre après la virgule.

Tâches

Art. 10

L'assemblée d'agglomération a pour tâches

- a) d'élaborer le programme d'activité ;
- b) d'approuver les rapports annuels, les comptes et le budget de fonctionnement et d'investissement ;
- c) d'adopter toute base légale ou tout arrêté de crédit qui implique une dépense unique jusqu'à 5'000'000 francs par objet ou une dépense périodique comprise entre 50'000 et 500'000 francs par objet ;
- d) d'élire les présidents et vice-présidents de l'assemblée et du conseil ;
- e) d'élire l'organe de révision ;
- f) d'instituer des commissions spéciales ;
- g) de fixer les indemnités à verser aux membres du comité, des commissions et à l'organe de révision ;
- h) de fixer l'échelle des traitements du personnel ;
- i) de préavisier les décisions à prendre par le corps électoral ;
- j) de décider les emprunts nécessaires ;
- k) d'approuver les décomptes d'investissement ;
- l) de contrôler les activités du conseil.

Réunion

Art. 11

- ¹ L'assemblée se réunit ordinairement deux fois par année. Une assemblée extraordinaire peut cependant être convoquée en tout temps, si le comité ou 3 communes membres le demandent ou en raison de la nature ou de l'urgence des affaires et des dossiers à traiter.
² La convocation et l'ordre du jour doivent parvenir aux conseils communaux au moins vingt jours avant la date de l'assemblée.
³ Le procès-verbal de l'assemblée d'agglomération est tenu par le secrétaire du conseil.

Décisions

Art. 12

- ¹ L'assemblée d'agglomération ne peut prendre de décision valable que si la moitié des conseillers représentant au moins la moitié des voix sont présents. Si ce quorum n'est pas atteint, une nouvelle assemblée doit être convoquée. Elle peut alors statuer valablement à la majorité des conseillers présents.
² L'assemblée prend ses décisions à la majorité absolue. En cas d'égalité, le président tranche. Le vote a lieu au scrutin secret si au moins 10 % des conseillers présents en font la demande.
³ Les élections ont lieu à la majorité absolue au 1er tour et à la majorité simple au 2ème tour de scrutin. En cas d'égalité, le sort désigne l'élu.
⁴ Les décisions prises ont force obligatoire pour toutes les communes.
⁵ L'assemblée peut soumettre au vote du corps électoral toute décision qu'elle a prise. L'art. 8, al. 3 s'applique.

<u>Conseil d'agglomération</u>	Art. 13 Le conseil d'agglomération est composé de l'ensemble des maires des communes membres.
Tâches	Art. 14 Le conseil a pour tâches a) de traiter les affaires du syndicat dans la mesure où les compétences ne sont pas réservées à un autre organe ; b) de mettre en œuvre les décisions prises par les autres organes ; c) d'adopter toute base légale ou tout arrêté de crédit qui implique une dépense périodique inférieure à 50'000 francs par objet ; d) d'engager le personnel, notamment le secrétaire et le caissier, et fixer leur traitement ; e) de préparer les règlements ; f) de préparer et présenter les rapports, les comptes annuels arrêtés au 31 décembre et les budgets, à l'intention de l'assemblée d'agglomération ; g) de préparer, à l'intention de l'assemblée d'agglomération et du corps électoral, les demandes de crédits et arrêtés relevant de leurs compétences.
Compétences	Art. 15 Le conseil est compétent pour assumer toutes les tâches qui ne sont pas dévolues à l'assemblée par la loi ou les statuts.
Décisions	Art. 16 ¹ Le conseil ne peut prendre de décision valable que si la majorité de ses membres sont présents. Le président de la séance a le droit de vote. ² Le conseil prend ses décisions à la majorité absolue. En cas d'égalité, le président tranche. Le vote a lieu au scrutin secret si au moins 3 membres présents en font la demande. ³ Les élections ont lieu à la majorité absolue au 1 ^{er} tour et à la majorité simple au 2 ^{ème} tour de scrutin. En cas d'égalité, le sort désigne l'élu. ⁴ Les décisions prises ont force obligatoire pour toutes les communes.
Secrétariat et caisse	Art. 17 Le secrétaire et le caissier sont choisis en dehors des membres du conseil. Ils ne sont pas membres et n'ont pas voix délibérative. Les deux fonctions peuvent être cumulées.
Représentation	Art. 18 Le conseil représente le syndicat envers les tiers. Le président, le vice-président ou le secrétaire signent collectivement à deux. Ils engagent le syndicat valablement.
<u>Commissions spéciales</u>	Art. 19 Des commissions spéciales peuvent être instituées pour l'étude, le préavis ou la surveillance de tâches confiées au syndicat.
<u>Organe de révision</u>	Art. 20 ¹ L'organe de révision se compose de deux réviseurs des comptes et d'un suppléant. Les réviseurs des comptes, sur l'initiative de l'un d'eux, procèdent, chaque année, au moins une fois et sans avis préalable, à une révision intermédiaire de la caisse. ² Les réviseurs des comptes ne peuvent pas faire partie du conseil d'agglomération ou des conseils communaux. ³ L'assemblée d'agglomération peut désigner une fiduciaire comme réviseur des comptes. ⁴ Au surplus, les prescriptions du Décret sur l'administration financière des communes (RSJU 190.611) demeurent réservées.
Initiative	Art. 21 ¹ Un vingtième du corps électoral de l'agglomération ou trois communes membres peuvent demander l'adoption, la modification ou l'abrogation de dispositions des statuts et règlements de l'agglomération. ² L'initiative peut contenir une proposition générale ou un texte formulé. Elle doit être conforme aux droits fédéral et cantonal, ne concerner qu'un seul domaine et ne pas être impossible, sous peine d'être écartée par l'assemblée d'agglomération pour cause de nullité. ³ Au surplus, l'article 104 de la Loi sur les droits politiques s'applique par analogie.

Référendum	<p>Art. 22</p> <p>¹ Les décisions de l'assemblée d'agglomération sont soumises au vote du corps électoral si un vingtième des électeurs le demande.</p> <p>² Le conseil d'agglomération publie les arrêtés dans le Journal officiel de la République et Canton du Jura.</p> <p>³ Les communes affichent publiquement les arrêtés mentionnant, s'il y a lieu, le référendum facultatif.</p> <p>⁴ La demande de référendum est remise au conseil d'agglomération dans les 30 jours qui suivent la publication de la décision contestée.</p> <p>⁵ Au surplus, les articles 105 et 107 de la Loi sur les droits politiques s'appliquent par analogie.</p>
Ressources	<p>Art. 23</p> <p>Les ressources du syndicat sont constituées par les contributions des communes membres, le rendement des immeubles, le produit des transactions, les crédits, les subventions, les participations diverses, dons et legs.</p>
Répartition des coûts	<p>Art. 24</p> <p>Les communes membres prennent en charge l'excédent de charges du compte de fonctionnement, réparti chaque année au prorata du nombre des habitants, établi selon la statistique cantonale officielle de l'année en cours.</p>
Litiges	<p>Art. 25</p> <p>¹ Les litiges entre le syndicat et les communes membres ou entre ces dernières, résultant de l'application du présent règlement, sont réglés conformément aux dispositions du Code de procédure administrative (RSJU 175.1).</p> <p>² Les parties peuvent cependant convenir de faire appel à un organe arbitral composé de trois membres. Dans ce cas, chaque partie désigne son arbitre, le troisième étant choisi par les deux arbitres désignés.</p>
Dissolution	<p>Art. 26</p> <p>Le syndicat peut être dissout avec l'approbation du Gouvernement. L'article 131 de la Loi sur les communes s'applique.</p>
Liquidation	<p>Art. 27</p> <p>Lors d'une liquidation, les parts revenant aux communes sont calculées en fonction du nombre d'habitants, comme pour la répartition des dépenses définies à l'Art. 24.</p>
Sortie	<p>Art. 28</p> <p>¹ Une commune peut sortir du syndicat, en respectant un délai de résiliation de trois ans pour la fin d'une année. L'article 129 de la Loi sur les communes demeure réservé.</p> <p>² Une commune démissionnaire n'a droit ni au remboursement des contributions versées, ni à une part de la fortune. Sa responsabilité envers les créanciers du syndicat ne s'éteint que cinq ans après sa sortie du syndicat, pour autant que ce dernier n'ait pas été dissout avant.</p> <p>³ Dans tous les cas, la responsabilité d'une commune démissionnaire ne s'éteint que si cette commune s'est acquittée intégralement de ses obligations envers le syndicat et les communes membres.</p>
Modification des statuts	<p>Art. 29</p> <p>Toute modification des présents statuts doit être approuvée par le corps électoral et par les communes membres, puis par le Gouvernement de la République et Canton du Jura.</p>
Entrée en vigueur	<p>Art. 30</p> <p>Les présents statuts entrent en vigueur après leur adoption par le corps électoral et par les communes membres et approbation par le Gouvernement de la République et Canton du Jura.</p>

Les statuts ont été approuvés par scrutin populaire des 11 communes le 15 mai 2011 et par le Gouvernement de la République et canton du Jura le 16 août 2011.

Réuni en séance du 16 novembre 2011, le conseil d'agglomération a décidé de fixer leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2012.

La commune de Val Terbi est membre depuis le 1^{er} janvier 2013, à la suite de la fusion des communes de Montsevelier, Vermes et Vicques (art. 1 modifié).

ENGAGEMENT DES CONSEILS DES COMMUNES MEMBRES DU SYNDICAT D'AGGLOMERATION DE DELEMONT

ANNEXE 5 DE L'ACCORD SUR LES PRESTATIONS 2014

« PROJET D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT » DE 2^E GENERATION 2012

1. Les conseils des communes membres du Syndicat d'agglomération de Delémont ont pris connaissance de l'accord sur les prestations 2014 qui sera conclu entre la Confédération Suisse, la République et Canton du Jura et le Syndicat d'agglomération de Delémont.
2. Toutes les communes impliquées dans les mesures mentionnées aux chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 s'engagent dans le cadre de leurs compétences à préparer et réaliser lesdites mesures.
3. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

MUNICIPALITÉ DE CHÂTILLON
Au nom du Conseil communal



G. Marchand
Le Maire
Gérald Marchand

P. André Fluri
Le Secrétaire
Pierre-André Fluri

Châtillon, le 31.10.2014

MUNICIPALITÉ DE COURRENDLIN
Au nom du Conseil communal



G. Métille
Le Maire
Gérald Métille

S. Willemin
La Secrétaire
Stéphanie Willemin

Courrendlin, le 1.10.2014

COMMUNE MIXTE DE COURROUX
Au nom du Conseil communal



A. Guédat
Le Maire
Alain Guédat

L. Fleury
Le Secrétaire
Luc Fleury

Courroux, le 17 OCT. 2014

COMMUNE MIXTE DE COURTÉTELLE
Au nom du Conseil communal



J.-L. Chételat
Le Maire
Jean-Louis Chételat

G. Haegeli
Le Secrétaire
Gérald Haegeli

Courtételle, le 18.9.2014.

MUNICIPALITÉ DE DELÉMONT
Au nom du Conseil communal


Le Maire Pierre Kohler
La Chancelière Edith Cuttat-Gyger

Delémont, le 1^{er} octobre 2014

COMMUNE MIXTE DE DEVELIER
Au nom du Conseil communal


Le Maire Christophe Riat
Le Secrétaire Vincent Chételat

Develier, le 1^{er} octobre 2014

COMMUNE MIXTE DE ROSSEMAISON
Au nom du Conseil communal


Le Maire Matteo Oret
La Secrétaire Solange Pheulpin

Rossemaison, le 20.10.2014

MUNICIPALITÉ DE SOYHIÈRES
Au nom du Conseil communal


Le Maire Pierre Morel
La Secrétaire Sandrine Jolidon

Soyhières, le 01.10.2014

COMMUNE MIXTE DE VAL TERBI
Au nom du Conseil communal


Le Maire Michel Brahier
La Secrétaire Catherine Marquis

Vicques, le 1^{er} octobre 2014

COMMUNE MIXTE DE REBEUVELIER
Au nom du Conseil communal


Le Maire Vincent Eggenschwiler
La Secrétaire Patricia Schaller

Rebeuvelier, le 1^{er} octobre 2014

COMMUNE MIXTE DE VELLERAT
Au nom du Conseil communal


Le Maire Pierre-André Sornette
La Secrétaire Gilberte Studer

Vellerat, le 01 OCT. 2014

Annexe 5

Liste des mesures cofinancées de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération qui sont définitivement irréalisables d'ici à 2027 (accord sur les prestations de 1^{re} génération, ch. 3.3)

Si des mesures ou mesures partielles figurant sur la liste des mesures cofinancées ne sont pas réalisées d'ici à 2027, le droit à l'aide financière correspondante s'éteint. Ce droit s'éteint également dès lors que la partie contractante s'écarte définitivement de la préparation ou de la réalisation d'une mesure. Les contributions fédérales déjà perçues au titre de mesures irréalisables d'ici à 2027 doivent être remboursées.

Les tableaux suivants de l'annexe 5 reposent sur les tableaux du chiffre 3.3 et sur l'annexe 1 de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération. Doivent y être inscrites les mesures des tableaux de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération qui sont définitivement irréalisables d'ici à 2027. Dans la colonne « justification », il faut indiquer les raisons impérieuses empêchant toute réalisation d'ici à 2027 (par exemple, rejet définitif par le corps électoral ou par le Parlement des décisions indispensables à la mise en œuvre ou jugement exécutoire et épuisement sans succès de tous les moyens à disposition pour obtenir malgré tout la réalisation de la mesure (modifiée, le cas échéant)). Les éventuelles modifications de mesures n'ont pas à être mentionnées ici.

Les signataires confirment que les mesures dont la liste figure à la présente annexe ne seront pas réalisées. L'accord sur les prestations de 1^{re} génération est adapté en conséquence.

A 5.1 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité A (liste A)

N°	Mesure	Coût investissement [millions de CHF] ; prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement	Contribution de la Confédération [millions de CHF] ; prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; montants maximaux	Office fédéral compétent	Justification
Code ARE	N° AP				

Aucune mesure

Tableau A 5.1

A 5.2 Liste des mesures et paquets de mesures relatifs à la mise en œuvre du concept de mobilité douce

N°	Mesure/paquet de mesures	Coût investissement [millions de CHF] ; prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement	Contribution de la Confédération [millions de CHF] ; prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement	Justification
----	--------------------------	---	---	---------------

Aucune mesure

Tableau A 5.2

Annexe 6 Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de la troisième génération, chapitre 6.3

6.3 Rapport de mise en œuvre

La partie descriptive du rapport de mise en œuvre est désormais appelée à faire partie intégrante du projet d'agglomération, il n'y a donc plus besoin d'établir un rapport ad hoc. Le rapport de mise en œuvre constitue ainsi, avec l'image de l'avenir de l'agglomération et les stratégies sectorielles qui en découlent, une base importante pour l'élaboration des mesures du projet d'agglomération de la troisième génération. En effet, avec le nombre croissant de générations de projets d'agglomération, le contrôle de la cohérence du contenu des mesures est de plus en plus important car il faut pouvoir comprendre comment les mesures sont liées entre elles au fil des différentes générations de projets et comment le projet actuel prend en compte le fait que certaines mesures de projets antérieurs ne puissent être mises en œuvre comme cela était prévu. C'est pourquoi il convient de faire brièvement par écrit le point à l'intérieur même du projet d'agglomération sur la mise en œuvre des mesures des projets antérieurs. Cela peut prendre la forme d'une présentation sommaire, lorsque les mesures sont mises en œuvre conformément aux planifications, ou au contraire détaillée lorsque la mise en œuvre des mesures ne correspond temporellement ou matériellement pas à ce qui avait été prévu. Avec les projets d'agglomération de la troisième génération, il s'agit avant tout de se pencher sur la mise en œuvre des mesures de la première génération et de voir si la mise en œuvre des mesures de la liste A contenus dans les projets de la deuxième génération progresse comme prévu.

Si la partie descriptive du rapport de mise en œuvre doit figurer dans le projet d'agglomération, les tableaux sur l'état de la mise en œuvre des mesures contenues dans l'accord sur les prestations devront à l'avenir encore être fournis dans une annexe⁴. Ces tableaux doivent être le plus à jour possible et montrer l'état de mise en œuvre des mesures au moment de la remise du projet d'agglomération.

Les tableaux doivent aussi présenter l'état d'avancement des projets dits urgents. Pour garantir une image homogène de l'état de la mise en œuvre sur toutes les agglomérations, les indications des tableaux auront pour date de référence le **31 mars 2016**.

Les tableaux du rapport sur la mise en œuvre doivent renseigner sur les listes de mesures suivantes :

- projets urgents
- mesures infrastructurelles de la liste A de la première / deuxième génération selon l'accord sur les prestations
- prestations propres de la liste A de la première / deuxième génération selon l'accord sur les prestations
- mesures concernant les transports qui ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, de la liste A de la première / deuxième génération selon l'accord sur les prestations
- mesures concernant l'urbanisation qui ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, de la liste A de la première / deuxième génération selon l'accord sur les prestations

⁴ Cela ne remplace pas le contrôle financier annuel de la gestion du fonds, mais le complète, par l'adjonction notamment des mesures qui ne sont pas cofinancées, mais font partie de l'accord sur les prestations, comme par exemple les mesures concernant l'urbanisation.

- mesures de la liste B de la première / deuxième génération (liste B selon rapports d'examen, y compris prestations propres).

Si le projet d'agglomération 3^e génération n'est pas présenté, la partie descriptive du rapport de mise en œuvre n'est pas nécessaire ; le rapport de mise en œuvre est rédigé dans ce cas sur la base des tableaux.

Les tableaux sont préparés par l'ARE (liste des mesures avec indication sur la remise du projet d'agglomération et examen par les services de la Confédération) ; ils seront transmis aux agglomérations au plus tard en été 2015. Les agglomérations de leur côté doivent faire rapport sur les éléments suivants :

Mesures concernant les transports

Coûts d'investissement	Devis mis à jour, y compris le renchérissement, avec ou sans TVA, date de l'état des coûts
Début de la mise en œuvre / début des travaux	Année du début de la mise en œuvre / du début des travaux
Moment de la mise en service	Année de la mise en service
Explications / étapes prévues jusqu'au début de la mise en œuvre / jusqu'au début des travaux, selon planification	Descriptif des étapes et des procédures prévues encore nécessaires jusqu'au début de la mise en œuvre / jusqu'au début des travaux, avec indication des délais. Explications en cas de non-réalisation ou de modifications des mesures.

Mesures concernant l'urbanisation

Explications / étapes prévues jusqu'au début de la mise en œuvre / jusqu'au début des travaux, selon planification	Descriptif des étapes et des procédures prévues encore nécessaires jusqu'à la mise en œuvre prévue (consultations / enquête publique, mise en vigueur ou étapes de la procédure dans l'inscription de contenus dans les plans directeurs cantonaux ou les plans d'affectation), explications en cas de non-réalisation ou de modification des mesures.
Début de la mise en œuvre / début des travaux	Année du début de la mise en œuvre / du début des travaux



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

18 novembre 2014

Commentaires de l'accord sur les prestations pour le projet d'agglomération, partie transport et urbanisation, 2^e génération

N° de référence: N183-0108

Table des matières

Introduction.....	3
1 Préambule	4
1.1	4
1.2	4
1.3	4
1.4	4
2 Parties contractantes et obligations	6
2.1 Parties contractantes	9
2.2 Obligations	9
3 Mesures et paquets de mesures à mettre en œuvre	12
3.1 Mesures non imputables au fonds d'infrastructure	12
3.2 Prestations propres de l'agglomération, priorité A.....	13
3.3 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité A (liste A)	13
3.4 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité B (liste B)	14
3.5 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	15
4 Financement des mesures et des paquets de mesures de la liste A	16
4.1 Contribution.....	16
4.2 Conventions de financement	17
4.3 Début des travaux.....	20
4.4 Modalités de paiement.....	20
5 Contrôle de la mise en œuvre, contrôle de l'efficacité et controlling (contrôle des délais, des coûts et des finances)	22
5.1 Contrôle de la mise en œuvre	22
5.2 Contrôle de l'efficacité.....	22
5.3 A l'avenir, le contrôle de l'efficacité devra tenir compte des quatre indicateurs MOCA en observant leur évolution et interprétant cette évolution dans le projet d'agglomération de la génération suivante. Les données sont collectées de manière centrale par la Confédération. Au besoin, celle-ci est tenue de coopérer avec les cantons et les collectivités régionales.Controlling	22
5.4 Contrôles par sondages.....	23
6 Exécution, exécution défectueuse ou non-exécution de l'accord sur les prestations.....	24
6.1 Exécution de l'accord.....	24
6.2 Exécution défectueuse ou non-exécution du projet.....	26
6.3 Prise en compte de l'état de la mise en œuvre des mesures lors de l'examen du projet d'agglomération de la génération suivante	29
7 Adaptation de l'accord sur les prestations	30
7.1 Adaptation ordinaire de l'accord sur les prestations	30
7.2 Adaptation extraordinaire de l'accord sur les prestations.....	30
8 Clause de sauvegarde	31
9 Dispositions applicables et voies de droit	32
9.1	32
9.2	32
10 Entrée en vigueur de l'accord sur les prestations.....	32
11 Ordre de priorité.....	32
Annexe 1 (liste des mesures et paquets de mesures pour la mise en œuvre du projet MD).....	33

Annexe 6 (liste de mesures cofinancées de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération dont la réalisation est définitivement impossible d'ici à 2027 (1^{re} génération, ch. 3.3)..... 33

Introduction

Le fonds d'infrastructure, qui repose sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT, voir également commentaire chapitre 1), constitue l'outil financier par lequel la Confédération cofinance notamment les infrastructures de transport au sein des agglomérations. La notion d'efficacité au sens de la RPT a été mise au premier plan. L'examen a porté en particulier sur l'efficacité (rapport coût/utilité) de chacune des mesures proposées et du projet d'agglomération dans son ensemble.

Les projets d'agglomération transports et urbanisation de 2^e génération ont été élaborés et examinés sur la base des dispositions légales (voir chap. 1.3 des directives ARE 2010¹).

Les accords sur les prestations et les conventions de financement, élaborés dans le cadre des documents cités ci-dessus, doivent garantir la mise en œuvre de toutes les mesures, cofinancées ou non par le fonds d'infrastructure, qui ont été pertinentes pour la fixation du taux de contribution.

Ce document commente point par point les chiffres de l'accord sur les prestations afin d'en faciliter la compréhension et l'application. Il s'adresse à tous les partenaires impliqués dans les projets d'agglomération, aussi bien au sein de la Confédération qu'au sein des agglomérations.

¹ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^e génération, 14 décembre 2010 (directives ARE décembre 2010).

<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=fr>

1 Préambule

1.1

Les projets d'agglomération transports et urbanisation visent à mettre en œuvre les directives formulées dans le message sur la législation d'exécution concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons du 7 septembre 2005 (RPT) (FF 2005 5641, p. 5778) de la manière suivante : « *Les contributions fédérales ne sont pas octroyées ponctuellement mais à des programmes regroupant les mesures d'infrastructure destinées au trafic d'agglomération dans la zone concernée. Le volet transports et aménagement du territoire et l'utilisation des différents modes de transport sont coordonnés et harmonisés avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire. La Confédération définit les exigences auxquelles ces programmes doivent répondre en matière de planification des transports et de développement territorial. Les exigences d'ordre méthodologique sont décrites dans un guide...* ». Le message concernant le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (fonds d'infrastructure) du 2 décembre 2005 (FF 2006 751, p. 781) renvoie expressément au message précité.

Les projets d'agglomération combinent des mesures de transports et d'aménagement du territoire (urbanisation et paysage). Ces mesures ne sont pas toutes cofinancées par la Confédération. Le chapitre 3 de l'accord sur les prestations a pour objectif de mettre en évidence la conception globale du projet d'agglomération qui a été examiné et évalué. Il comprend des mesures de 2^e génération non imputables au fonds d'infrastructure (ch. 3.1), des prestations de priorité A de 2^e génération entièrement assumées par l'agglomération (ch. 3.2), des mesures et paquets de mesures de priorité A (liste A de 2^e génération, ch. 3.3) et des mesures et paquets de mesures de priorité B (liste B de 2^e génération, ch. 3.4). Le ch. 3.5 renvoie à des mesures susceptibles d'être (co)financées par d'autres fonds fédéraux et dont la liste figure dans le rapport d'examen 2014 de la Confédération. Il renvoie également aux mesures visées dans l'accord sur les prestations de la 1^{re} génération, qui, à l'exception des mesures de la liste B, font également partie intégrante de cette conception globale.

Toutes ces mesures ont été prises en compte lors de l'évaluation du rapport coût/utilité qui a conduit à la fixation du taux de contribution. Par conséquent, toutes les catégories de mesures du chapitre 3 sont importantes. Le caractère obligatoire de leur mise en œuvre au sens des ch. 2.2.2 et 2.2.3 garantit l'égalité de traitement entre toutes les agglomérations.

1.2

Pas de commentaire.

1.3

Pas de commentaire.

1.4

Nombre de projets d'agglomération de la 2^e génération sont souvent fondés sur un projet de la 1^{re} génération. Dans l'évaluation des coûts et de l'utilité des projets remaniés de la 2^e génération, il a été tenu compte des mesures prévues par l'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de la 1^{re} génération (chapitre 3 sans les mesures de priorité B, voir ch. 3.4 de l'accord sur les prestations de la 1^{re} génération). En d'autres termes, il y a une concordance interne entre les accords sur les prestations de la 1^{re} et de la 2^e générations.

Afin de limiter le travail administratif et d'assurer une égalité de traitement à tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des projets d'agglomération (en particulier à l'intérieur d'une

même agglomération), la mise en œuvre des mesures de la 1^{re} et de la 2^e générations doit se faire selon les mêmes règles.

Pour ces raisons, les dispositions des chap. 4.2 (conventions de financement) et 5 (contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité, rapports) concernant l'accord sur les prestations de la 2^e génération doivent être appliquées par analogie aux mesures des projets d'agglomération de la 1^{re} génération. Application par analogie signifie: Bien que les dispositions contractuelles correspondantes selon leur teneur portent sur les mesures de la deuxième génération, elles seront également appliquées à celles de la première, dès lors que le sens exprimé par la règle en question est respecté. Les réglementations topiques ont été adaptées en fonction des expériences réalisées dans le cadre de la 1^{re} génération.

Les listes de mesures de l'accord sur les prestations concernant le projet d'agglomération de la 1^{re} génération ont été examinées dans leur état au XXX. Les mesures dont la réalisation se révèle définitivement impossible jusqu'en 2027 sont regroupées dans l'annexe 5/6. Les moyens financiers correspondants sont donc disponibles.

Il n'est pas nécessaire de procéder (parallèlement) à une adaptation de l'accord sur les prestations concernant le projet d'agglomération de la 1^{re} génération. En acceptant le présent accord sur les prestations, les parties acceptent aussi que les dispositions des ch. 4.2 et, 5 du présent accord s'appliquent aussi par analogie aux mesures de l'accord sur les prestations de la 1^{re} génération. Les réglementations correspondantes de l'accord sur les prestations de la 1^{re} génération sont donc caduques.

2 Parties contractantes et obligations

Clarification des notions suivantes : « organisme responsable », « partie contractante », « signataire de l'accord sur les prestations »	
L'ordonnance et son commentaire	
<ul style="list-style-type: none"> • Selon l'art. 23 OUMin² consacré à l'organisme responsable, « <i>La planification et la réalisation des projets d'agglomération sont du ressort des organismes responsables. Ils sont notamment responsables de l'adéquation technique et de la conformité des différentes parties du projet (al.1)</i> », « <i>L'organisme responsable garantit le caractère obligatoire du projet d'agglomération et veille à ce qu'il soit réalisé de manière coordonnée (al. 2)</i> ». • Les « <i>commentaires relatifs à l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire</i> » interprètent l'art. 23, al. 2, OUMin comme suit : <i>« Les organismes mandatés à cet effet sont responsables de la planification et de la réalisation des projets d'agglomération. Ce sont les partenaires de la Confédération. Les cantons fixent les conditions-cadres déterminantes pour leur constitution. En ce qui concerne les projets d'agglomération qui dépassent les limites nationales et/ou les limites cantonales, il faut également désigner un organisme responsable, lequel fait office de partenaire contractuel vis-à-vis de la Confédération. L'organisme concerné doit être juridiquement et organisationnellement en mesure de mettre en œuvre l'accord sur les prestations accompagnant le projet d'agglomération de manière coordonnée et contraignante. Il est responsable de l'adéquation technique et de la conformité du projet d'infrastructure. »</i> 	
<u>Remarque/conclusion</u>	
<p>⇒ L'OUMin part du principe qu'il n'y a qu'un organisme responsable par agglomération qui répond aussi bien pour la planification que pour la mise en œuvre du projet d'agglomération (et jouit également à cet effet des pouvoirs nécessaires). La pratique est cependant aujourd'hui encore très éloignée de cette situation idéale : les projets d'agglomération concernent essentiellement les domaines de compétence des cantons et des communes. Aucune agglomération ne dispose d'un organisme responsable <i>compétent</i> pour la planification et pour la mise en œuvre dans le sens où il disposerait de toutes les compétences décisionnelles nécessaires pour l'élaboration et pour la mise en œuvre d'un projet d'agglomération à la place des collectivités concernées (le/s canton/s, le cas échéant les collectivités régionales, les communes). Il n'est pas non plus encore décelable qu'à court ou moyen terme de tels organismes responsables soient fondés. Par conséquent, l'article 23 OUMin doit être interprété de manière pragmatique.</p> <p>⇒ L'objectif principal que poursuit la Confédération est de n'avoir <u>qu'un seul organisme responsable par agglomération</u> qui soit en mesure de <i>piloter</i> la préparation et la mise en œuvre du projet d'agglomération. La force obligatoire du projet d'agglomération est considérée comme garantie au sens de l'article 23, al. 2, OUMin, dès que l'organisme responsable prouve que les organes compétents des collectivités concernées ont <u>approuvé le projet d'agglomération</u> et que ces derniers se soient engagés à <u>soumettre aux organes compétents les objets nécessaires pour la mise en œuvre du projet d'agglomération</u>. Il convient d'admettre qu'en règle générale ce sont <u>les exécutifs qui sont compétents pour élaborer le projet d'agglomération</u>. En revanche, pour la mise en œuvre de <u>chacune des mesures, la compétence revient régulièrement aux organes législatifs (parlement, corps électoral)</u> (voir ci-dessous le ch. 2.2.1).</p>	
A. Organisme responsable	
<u>Principe</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Comme sous-entendu ci-dessus, il n'est pas exigé que l'organisme responsable dispose de toutes les compétences nécessaires pour préparer et mettre en œuvre le projet d'agglomération. Il peut n'avoir qu'une fonction d'intermédiaire entre les collectivités compétentes pour approuver les plans et prendre les décisions en matière financière (le/s canton/s, le cas échéant les collectivités régionales, les communes) et l'administration fédérale.

² Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin, RS 725.116.21).

	<ul style="list-style-type: none"> Il n'est cependant pas exclu que l'organisme responsable dispose de ses <i>propres compétences décisionnelles</i> – cela exige toutefois que ces compétences soient prévues dans le droit cantonal et communal. Plus des compétences lui seront transférées (par les collectivités concernées), et plus il pourra agir efficacement.
Canton	<ul style="list-style-type: none"> Tant qu'aucun organisme ne dispose des compétences nécessaires pour préparer et mettre en œuvre le projet d'agglomération, la Confédération considère <i>le canton comme l'organisme responsable du projet d'agglomération</i>.
Collectivité régionale	<ul style="list-style-type: none"> Une collectivité régionale de droit public ou privé peut être désignée comme organisme responsable du projet d'agglomération dans la mesure où cette tâche lui a été attribuée selon les dispositions du droit cantonal.
B. Parties contractantes	
<u>Principe</u>	<ul style="list-style-type: none"> Les parties contractantes sont des personnes morales qui agissent par leurs organes. Ne peut être partie contractante que celui qui jouit des droits civils, c'est-à-dire celui pour lequel le contrat engendre des droits et des obligations. La compétence pour prendre des décisions relatives à la conclusion de l'accord découle des bases légales des parties contractantes.
Canton	Le partenaire contractuel de la Confédération sera en premier lieu le <u>canton</u> , d'une part parce que le projet d'agglomération concerne largement les compétences cantonales (ex. transports publics), et d'autre part parce que selon l'art. 17b, al. 1, LUMin ³ , les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables. Sauf indication contraire dans le droit cantonal, le canton est en outre l'organisme responsable du projet d'agglomération et c'est à lui que reviennent les droits et les obligations qui en découlent.
Agglomération intercantonale	Pour les agglomérations intercantionales, <u>plusieurs cantons</u> peuvent être partenaires contractants.
Collectivité régionale	<u>Les collectivités régionales</u> (ex. association, conférence régionale, etc.) disposent d'une <u>personnalité juridique</u> et peuvent ainsi également être des partenaires contractants. Elles ne peuvent toutefois s'engager que si elles disposent des compétences décisionnelles correspondantes.
Structure de coopération régionale sans personnalité juridique	Dans la mesure où la <u>structure régionale</u> ne dispose pas de la <u>personnalité juridique</u> (exemple : société simple dans le cadre d'une coopération contractuelle), elle ne peut pas être un partenaire contractuel de la Confédération.
Entreprises de transport	Dans ce système, les <u>entreprises de transports</u> ne sont que les mandataires des différentes autorités, de sorte qu'elles ne peuvent pas être parties contractantes à l'accord sur les prestations. Elles seront cependant partie aux conventions de financement (cf. art. 17b, al. 3, LUMin)
C. Signataires de l'accord sur les prestations	
	<ul style="list-style-type: none"> Les <u>signataires</u> ne doivent pas être assimilés aux <u>parties contractantes</u>. La question concernant les personnes autorisées à signer doit de surcroît être distinguée de la question relative à <u>l'organe compétent de la partie contractante pour la conclusion de l'accord</u>. La signature atteste l'existence de la décision de l'organe compétent d'une partie contractante. L'organe compétent pour conclure l'accord et la personne qui par sa signature atteste l'existence de la décision correspondante découle des bases légales de la partie contractante.
D. Interlocuteur unique (personne de contact)	
Interlocuteur unique de la Confédération	La Confédération a un interlocuteur unique pour chaque agglomération. Cet interlocuteur a une fonction d'intermédiaire en matière de communication générale entre les partenaires locaux (canton/s, communes, voire collectivité/s régionale/s) et la Confédération pour l'élaboration et la mise en œuvre du projet d'agglomération. Il ne dispose pas forcément de la personnalité juridique. Plusieurs cantons peuvent par exemple désigner une commission ou un secrétariat

³ Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin, RS 725.116.2)

	commun en tant qu'interlocuteur unique de la Confédération.
--	---

2.1 Parties contractantes

2.1.1 Ce chiffre renvoie à la base légale qui fixe la compétence du DETEC pour conclure l'accord (art. 24, al. 1, OUMin). Les conventions de financement sont conclues entre l'organe compétent du canton et l'office fédéral compétent (OFT /OFROU ; art. 24, al. 4, OUMin).

2.1.2 Ce chiffre renvoie aux bases légales qui fixent la compétence du canton ou des cantons pour conclure l'accord sur les prestations. En règle générale, c'est le Conseil d'Etat qui est l'organe interne compétent du canton. Il est cependant également possible que le droit cantonal attribue la compétence au législatif ou qu'il prévoie une délégation de compétence en faveur d'un autre organe (par ex. direction/département, etc.). Les signataires pour le canton peuvent, en plus de mentionner les bases légales de la compétence des organes qui agissent, également mentionner les dispositions d'où découle la compétence des personnes autorisées à signer (voir ci-dessus ch. 2, clarification des notions, let. C).

Au chiffre 2.1.2, il faut mentionner la décision du Conseil d'Etat [date] et dans le cas d'une délégation de compétence les bases légales et leur référence (ex. art. xy de la loi Z du [date], no. du recueil systématique). En annexe, seules les bases légales qui ne sont pas intégrées dans le recueil systématique cantonal doivent être produites (ex. convention).

2.1.3 Ce chiffre renvoie aux bases légales (ex. statuts, règlements, etc.) d'où découle la compétence de la collectivité régionale pour conclure l'accord sur les prestations. Dans la mesure où il s'agit de bases légales qui ne sont pas intégrées dans le recueil systématique cantonal, elles doivent être produites en annexe.

2.2 Obligations

2.2.1 Pas de commentaire.

2.2.2 Avec la conclusion de l'accord sur les prestations, le canton s'engage à préparer et à mettre en œuvre les mesures et les paquets de mesures qui, conformément à la répartition interne des tâches cantonales, relèvent du canton. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées. Comme il va de soi que les autorisations de construire sont réservées, elles ne font pas l'objet du chiffre 2.2.2. Il n'est pas rare que le législatif (parlement ou corps électoral) soit compétent pour prendre les décisions concernant la mise en œuvre : décisions sur les dépenses à partir d'un certain montant, décisions en matière de planification, ou décisions relevant du droit de surveillance (qui peuvent primer sur les décisions des communes qui ne respecteraient pas leurs engagements, si le droit cantonal prévoit cette possibilité).

La formulation « engager et réaliser les mesures » qui figurait dans l'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de la 1^{re} génération a été remplacée par l'expression « préparer et réaliser », qui est plus fidèle à la réalité. Cette reformulation n'a toutefois pas pour but d'apporter un changement sur le fond.

L'obligation au sens du ch. 2.2.2 est toujours considérée comme suffisante si l'organe agissant pour le canton s'engage à demander en temps utile aux organes compétents de prendre les décisions nécessaires à la mise en œuvre (en matière de planification et en matière financière).

Chaque mesure ou paquet de mesures du projet d'agglomération mentionné dans le tableau 3.3 de l'accord sur les prestations fera ensuite l'objet d'une convention de financement (informations complémentaires, voir commentaires ch. 4.2).

- 2.2.3 La Confédération examinera si, dans son ensemble, l'engagement des communes suisses et des collectivités étrangères est suffisant pour garantir la mise en œuvre de la conception générale du projet d'agglomération. Elle inclut en particulier les mesures des ch. 3.1 (horizon temporel A), 3.2 et 3.3. Si elle constate que cet engagement est insuffisant, elle peut renoncer à conclure un accord sur les prestations ou en reporter la conclusion jusqu'à ce que cette condition soit remplie. Elle procède à une appréciation globale qui tient compte de l'ensemble des instruments à disposition des agglomérations. L'objectif est d'atteindre un degré d'engagement comparable pour toutes les communes.

Le canton ne peut pas contracter d'engagement pour les communes et les collectivités étrangères impliquées ; en effet, la répartition des compétences cantonales ne peut pas être vidée de sa substance par un acte juridique bilatéral. En revanche, le canton ou la collectivité régionale doit apporter la preuve que les collectivités impliquées ont pris les décisions correspondantes qui relèvent de leur compétence.

L'obligation au sens du ch. 2.2.3 pour les mesures des ch. 3.1 (horizon temporel A), 3.2 et 3.3 est considérée comme suffisante si les communes (ou les collectivités étrangères) impliquées se sont engagées dans les limites de leurs compétences à soumettre aux organes compétents en temps utile les objets nécessaires à la mise en œuvre (en matière de planification et financière).

L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Si les mesures ont été intégrées dans des instruments de planification de rang supérieur (plan directeur cantonal et régional) ayant force obligatoire pour les autorités, la Confédération considère que l'engagement est suffisant pour répondre aux exigences en matière de planification. En outre, il faut que les communes s'engagent à demander aux organes compétents de prendre les décisions nécessaires à la mise en œuvre (notamment en matière financière).

Dans la mesure où une collectivité régionale cosigne, il faut clairement définir s'il appartient au canton ou à cette collectivité régionale de produire les décisions.

La Confédération ne cofinancera donc que les mesures et paquets de mesures des agglomérations dont les communes suisses et les collectivités territoriales étrangères concernées se seront suffisamment engagées. Pour apprécier à partir de quel moment l'engagement est considéré comme suffisant, les services de la Confédération tiendront également compte des circonstances concrètes propres à chaque agglomération. Il est notamment possible d'appliquer des critères moins rigoureux lorsqu'une agglomération comprend des communes et des collectivités territoriales étrangères, situées à l'extérieur du périmètre OFS de l'agglomération ou à l'étranger et qui par conséquent n'ont guère bénéficié de crédits fédéraux dans le cadre du projet d'agglomération, mais sont obligées de mettre en œuvre des mesures considérables non cofinancées ou de fournir des prestations propres (cf. ch. 3.1). Il peut en aller de même, dans certaines occurrences, lorsque des mesures ayant fait l'objet d'une demande de cofinancement ont été incluses dans l'accord sur les prestations au titre de mesures non cofinancées ou de prestations propres (cf. ch.

3.2) et que la partie contractante peut prouver que la mesure en question ne peut pas être assumée sans participation financière de la Confédération.

- 2.2.4 L'engagement du canton (ou le cas échéant celui de la collectivité régionale cosignataire) ne se limite pas à confirmer l'existence des décisions au sens du ch. 2.2.3, mais inclut également l'obligation d'assurer le suivi, soit le contrôle (reporting) destiné à la Confédération et l'obligation d'entreprendre le nécessaire (politiquement et juridiquement possible) dans le cas où la réalisation d'une mesure poserait problème (ex. suite au manquement d'une commune) pour que l'accord sur les prestations ne soit pas mis en danger. Ce qui est nécessaire (et possible juridiquement) découle du droit cantonal. Ce chiffre peut par exemple fonder l'obligation pour le canton, si le droit cantonal prévoit cette possibilité, d'examiner s'il y a lieu de prendre des mesures de surveillance (dans le sens d'un contrôle des décisions communales). Dans les cas où il n'y a pas d'instrument juridique efficace, ce chiffre contient au minimum l'obligation de fournir un travail de persuasion politique.

3 Mesures et paquets de mesures à mettre en œuvre

Toutes les catégories de mesures du présent chapitre 3 et du chapitre 3 de l'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de la 1^{re} génération (hormis les mesures de liste B selon ch. 3.4) ont été prises en compte lors de l'évaluation coût/utilité qui a conduit à la fixation du taux de contribution, elles sont donc toutes pertinentes. L'obligation de les mettre en œuvre garantit l'égalité de traitement entre toutes les agglomérations (voir ch. 1.1).

Il convient de rendre compte de la mise en œuvre des mesures de la 1^{re} et de la 2^e génération dans le cadre d'un éventuel projet d'agglomération de la 3^e génération. Au cas où les mesures ou paquets de mesures de la 2^e génération ne sont que partiellement mis en œuvre, il en sera tenu compte lors de la détermination du taux de contribution des prochaines générations (voir ch. 5.1 et 6.3). Une telle situation peut également entraîner la suspension, la réduction ou la suppression des contributions fédérales (cf. ch. 6.2).

La terminologie des catégories de mesures qui avait été employée dans l'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération de 1^{re} génération a été précisée afin d'éviter des malentendus (voir à ce sujet le rapport explicatif 2014 concernant l'examen des projets d'agglomération, ch. 3.2).

3.1 Mesures non imputables au fonds d'infrastructure

Caractéristiques des mesures non imputables au fonds d'infrastructure

Les mesures du ch. 3.1 ne peuvent pas être cofinancées par le fonds d'infrastructure en raison de prescriptions légales, notamment parce qu'elles ne concernent pas des infrastructures de transport (art. 1, al. 2, let. C, LFIInfr⁴ ; *p. ex. mesures du domaine de l'urbanisation / du paysage, frais de conception ou frais liés à la gestion de la mobilité qui n'engendrent pas de coût pour les infrastructures routières ou ferroviaires*) ou parce qu'elles ne produisent pas leurs principaux effets dans le périmètre d'une agglomération – au sens reconnu par l'Office fédéral de la statistique (OFS) – en Suisse. Entrent également dans cette catégorie les autres mesures annoncées par l'agglomération mais sans demande de cofinancement auprès de la Confédération.

Raison pour laquelle ces mesures sont incluses dans l'accord sur les prestations

Les projets d'agglomération visent à permettre l'harmonisation des mesures relevant de l'urbanisation (du paysage) et des transports et la coordination de tous les types de mesures et couvrant l'ensemble des modes de transports. Toutes ces mesures ont été prises en compte pour déterminer le taux de contribution. Si, par la suite, seules les mesures cofinancées étaient réalisées, l'effet de ces mesures et celui du programme dans sa globalité seraient nettement moindres, et le bien-fondé d'un engagement de la Confédération serait alors remis en question. La mise en œuvre de ces mesures conditionne par conséquent le cofinancement des autres mesures par la Confédération. Les mesures énumérées dans la liste font donc également l'objet du rapport de mise en œuvre. Elles feront par ailleurs partie intégrante d'un éventuel projet d'agglomération de la 3^e génération.

Conformité avec la législation révisée sur l'aménagement du territoire

La liste des mesures ne dit rien quant à leur conformité avec la législation révisée sur l'aménagement du territoire. Il va de soi que toutes les mesures doivent être planifiées et

⁴ Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr, RS 725.13)

réalisées conformément aux bases légales (à savoir la législation fédérale révisée sur l'aménagement du territoire, mais aussi les plans directeurs cantonaux adaptés en conséquence).

Horizon temporel pour la mise en œuvre des mesures

Aucun cofinancement de la Confédération n'est prévu pour les mesures non imputables au fonds d'infrastructure. Si ces mesures dépendent d'une mesure cofinancée, une coordination est nécessaire.

L'horizon temporel correspond à l'année au cours de laquelle la mise en œuvre des mesures d'infrastructure ou la planification de l'urbanisation (plan d'affectation) doit avoir commencé. L'horizon temporel indiqué dans le tableau fait foi. Si le projet d'agglomération ne contient aucune indication sur l'horizon temporel et s'il n'en a pas été convenu dans l'accord sur les prestations, l'horizon temporel est réputé fixé au 01.01.2022 au plus tard. Le tableau doit indiquer comme telles les tâches permanentes et renseigner sur l'état de la mise en œuvre (mesures réalisées ou en cours de réalisation).

Organe de coordination pour le projet d'agglomération (PA)

La Confédération demande à avoir le moins d'interlocuteurs possible. Le nombre d'acteurs doit donc être limité au minimum. Pour les mesures non imputables au fonds d'infrastructure, la Confédération demande que l'agglomération désigne l'organe compétent pour la coordination. Elle exige un organe unique pour toutes les mesures d'urbanisation ainsi qu'un organe unique pour toutes les mesures dans le domaine des transports. Cette fonction peut être assumée par un office cantonal ou par un organe de la collectivité régionale. Des dérogations sont possibles pour les agglomérations intercantionales ou internationales.

3.2 Prestations propres de l'agglomération, priorité A

Caractéristiques des prestations propres de l'agglomération

Compte tenu du principe de subsidiarité et de la priorisation des mesures, les prestations du ch. 3.2 ne sont pas cofinancées en raison des ressources limitées du fonds d'infrastructure (cf. informations complémentaires dans le rapport explicatif de 2014 concernant l'examen des projets d'agglomération, ch. 3.6, p. 9).

Raison pour laquelle ces mesures sont incluses dans l'accord sur les prestations

Les projets d'agglomération visent à permettre l'harmonisation des mesures concernant l'urbanisation, le paysage et les transports, et la coordination de tous les types de mesures pour l'ensemble des modes de transports. Si, par la suite, seules les mesures cofinancées étaient réalisées, l'effet de ces mesures et celui du programme dans sa globalité seraient nettement moindres, et le bien-fondé d'un engagement de la Confédération serait alors remis en question. La mise en œuvre de ces mesures est par conséquent une condition du cofinancement des autres mesures par la Confédération. Les mesures énumérées dans la liste font donc également l'objet du rapport de mise en œuvre. Elles feront par ailleurs partie intégrante de l'éventuel projet d'agglomération de la 3^e génération.

3.3 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité A (liste A)

Caractéristiques des mesures et des paquets de mesures de priorité A

Les mesures de la liste A sont appelées à être cofinancées. Les coûts d'investissement indiqués ont été calculés sur la base des coûts déterminés en 2011/2012. Le résultat est présenté dans les annexes au message relatif à la libération des crédits à partir de 2015 (FF 2014 2433). Les montants indiqués pour les mesures de la liste A dans les annexes

au message et repris dans le tableau du ch. 3.3 correspondent à la contribution maximale allouée à chaque mesure (cf. ch. 4.1.4 de l'accord sur les prestations). Il faut encore y ajouter la TVA et le renchérissement. Le calcul de ces deux composantes fait partie du controlling décrit au ch. 5.3 de l'accord sur les prestations.

Mesures soumises à un examen préalable par l'OFEV

En vertu du ch. 11.2 de l'annexe à l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), les routes principales qui ont été construites avec l'aide de la Confédération (art. 12 de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants) doivent être soumises à un examen de leur compatibilité avec la législation sur l'environnement. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) doit être consulté à ce propos. En outre, les installations pour le trafic routier (y compris les mesures en faveur de la mobilité douce) considérées comme des tâches de la Confédération, au sens de l'art. 2, al. 1c de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) et susceptibles de toucher des objets portés à l'inventaire fédéral des paysages ou des biotopes à protéger, doivent être soumises à l'OFEV, en vertu de l'art. 3 LPN. Les installations ferroviaires sont approuvées par l'Office fédéral des transports (OFT), qui consulte l'OFEV. Les mesures qui doivent être soumises à l'OFEV lors de la procédure de mise à l'enquête sont signalées par un astérisque (*) dans le tableau.

Organe compétent pour le projet d'agglomération (PA)

La Confédération exige d'avoir le moins d'interlocuteurs possible. Le nombre d'acteurs doit donc être limité au minimum. Pour les mesures et paquets de mesures de la liste A, la Confédération demande à l'agglomération de désigner l'organe compétent pour la coordination. Ces compétences doivent être attribuées aux offices cantonaux, puisque les conventions de financement sont conclues avec le canton. Des exceptions sont accordées pour les agglomérations intercantionales ou internationales ou pour les conventions de financement conclues avec une entreprise de transport (informations complémentaires, voir infra ch. 4.2.1).

3.4 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité B (liste B)

Dans certaines agglomérations, les mesures de la liste B sont déterminantes pour l'ensemble du projet et ont joué un rôle important lors de la fixation du taux de contribution. Pour l'évaluation, les coûts des mesures des listes A et B de la 2^e génération et les coûts des mesures de liste A de la 1^{re} génération ont été additionnés. Au vu de leur importance, les mesures de la liste B sont mentionnées dans l'accord sur les prestations alors même que leurs coûts ne sont pas fixes et que la contribution de la Confédération n'est pas encore assurée. Les montants figurant en regard des mesures de la liste B dans les annexes au message ont par conséquent une valeur purement indicative. Etant donné qu'il ne reste pratiquement plus de ressources dans le fonds d'infrastructure après la 2^e génération, de nouveaux crédits devront être mis à disposition. Dans cette optique, la Confédération a élaboré un texte relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Les bases légales n'ayant pas encore été adoptées au moment de la signature du présent accord sur les prestations, la mise à disposition de ces moyens n'est pas assurée. A l'avenir, les mesures de la catégorie « rail » devraient en principe être cofinancées par le fonds d'infrastructure ferroviaire. Les directives concernant la 3^e génération apporteront de plus amples précisions à ce sujet.

De leur côté, les cantons ne s'engagent pas non plus explicitement à réaliser ces mesures. Les informations concernant les coûts ne doivent être comprises qu'à titre indicatif. La Confédération attend toutefois que dans les éventuels projets d'agglomération de la 3^e génération, ces mesures soient retravaillées, parce que les projets d'agglomération doivent être élaborés pour le long terme. Si une agglomération décidait

de ne plus retenir ou de modifier une mesure de la liste B, elle devrait en donner une justification détaillée.

Ces mesures de la liste B seront réexaminées lors de la procédure d'examen des éventuels projets d'agglomération de la 3^e génération (voir ch. 7.1.1 « Adaptation ordinaire de l'accord sur les prestations »). Le ch. 3.4 se concentre sur les mesures de la liste B de la 2^e génération et ne dit donc rien des nouvelles mesures qui pourront être proposées pour la 3^e génération. Les mesures remaniées de la liste B et les nouvelles mesures seront cependant examinées ensemble, en même temps et sur la base des mêmes critères.

3.5 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pas de commentaire.

4 Financement des mesures et des paquets de mesures de la liste A

4.1 Contribution

Le trafic d'agglomération est du ressort des cantons et des communes. La Confédération intervient dans ce domaine à titre subsidiaire et non en tant que maître d'ouvrage. Elle apporte sa contribution dans le sens d'une subvention, sur la base des demandes déposées par les organismes responsables. L'accord sur les prestations s'appuie sur l'article 16, al. 2, LSu⁵, ce qui en fait une convention de subvention ordinaire. Il ne constitue pas convention-programme au sens de l'art. 16, al. 3, LSu.

4.1.1 Pour les modalités, voir commentaire ch. 4.2.1

4.1.2 Pas de commentaire.

4.1.3 Pas de commentaire.

4.1.4 Voir commentaire ch. 3.3, coûts d'investissement.

Il n'existe aucune base légale pour la prise en charge par la Confédération des risques liés aux coûts ou des surcoûts. Le trafic d'agglomération reste de la compétence des cantons et des communes, la Confédération se limitant à apporter son soutien. La Confédération octroie donc des subventions mais n'intervient pas en qualité de maître d'ouvrage. Elle apporte sa contribution au sens d'une subvention sur la base des demandes déposées à fin 2011 / mi-2012. Les éventuels surcoûts sont à la charge des cantons et des communes. La dotation du fonds d'infrastructure étant limitée, que ce soit en général ou en ce qui concerne la part réservée au trafic d'agglomération, la prise en charge de coûts supplémentaires (surcoûts ou dépassements de coûts) par la Confédération se ferait au détriment d'autres mesures et d'agglomérations non encore prises en considération.

4.1.5 Si les coûts d'une mesure ou d'un paquet de mesures (hors TVA et renchérissement) sont inférieurs au montant maximum fixé au chiffre 3.3 de l'accord sur les prestations, la Confédération participe aux coûts effectifs imputables, à hauteur du pourcentage fixé.

4.1.6 La Confédération ne cofinance que les frais imputables au sens de l'art. 21 OUMin et dûment établis, c'est-à-dire les frais effectivement supportés.

L'OFT et l'OFROU préparent actuellement une notice destinée à améliorer la transparence et à assurer l'application rigoureuse des dispositions de l'art. 21 de l'OUMin par les différents services de la Confédération. La notice traitera notamment les points suivants :

- imputabilité des coûts d'étude et de planification
- prestations propres (coûts internes de la direction du projet, etc.)
- acquisitions de terrains
- participation à raison des avantages.

⁵ Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (loi sur les subventions, LSu, RS 616.1)

4.2 Conventions de financement

4.2.1 Parties contractantes aux conventions de financement

L'art. 17b, al. 1, LUMin prescrit que « *les contributions de la Confédération sont versées aux cantons à l'intention des organismes responsables. Ces derniers sont constitués selon le droit cantonal.* ». Selon l'art. 24, al. 4, OUMin, « *s'appuyant sur l'accord sur les prestations, l'office fédéral compétent détermine avec l'organisme responsable les modalités de paiement pour les mesures de construction prêtes à être réalisées.* ».

Lors de l'élaboration de la loi et de l'ordonnance, le législateur voulait d'abord que l'argent soit directement versé aux organismes responsables. Au cours des débats parlementaires, les cantons s'y sont opposés, ce qui a conduit à l'introduction de l'art. 17b, al. 1, LUMin. Cet article de loi a la priorité. Par conséquent, les contributions doivent être versées aux cantons à l'attention des organismes responsables.

Les conventions de financement pour les infrastructures ferroviaires sont conclues conformément à la législation sur les chemins de fers (art. 17b, al. 3, LUMin) entre l'office fédéral compétent et le canton ou l'entreprise d'infrastructure (entreprise de transports).

Les cantons sont tenus d'être partie contractante aux conventions de financement étant donné que c'est eux qui en règle générale recevront l'argent et par conséquent seront les interlocuteurs de la Confédération, en particulier pour le controlling (délais, coûts et financier). Cette règle est valable aussi bien pour les mesures individuelles que pour les paquets de mesures. Le financement doit cependant être assuré et les responsabilités doivent être réglées.

Pour pouvoir signer une convention de financement, il faut des dispositions ayant force obligatoire pour tous les partenaires concernés (cantons, communes, entreprises de transports, ...) et réglant tous les aspects du financement et de la responsabilité (informations complémentaires, cf. ch. 2.2). Les agglomérations sont libres d'en déterminer la forme juridique.

Mesures prêtes à être réalisées et financées

Par principe, une convention de financement ne peut être signée que si la mesure est prête à être réalisée et son financement assuré. Des exceptions sont prévues dans le domaine ferroviaire (cf. ch. 4.2.2).

Une mesure est prête à être réalisée et son financement assuré lorsque toutes les décisions ont été prises pour la planification et le financement. Cela signifie que l'approbation des plans est entrée en vigueur (et qu'il n'y a donc plus de recours en suspens), ou que l'autorité compétente a délivré son autorisation de construire. Le financement de la part des communes et du/des cantons (et de la collectivité régionale) doit être garanti, c'est-à-dire que les décisions d'octroi des crédits doivent être exécutoires.

Conformité au projet d'agglomération

Le cofinancement de la Confédération n'est octroyé que si les mesures sont conformes au projet d'agglomération et aux conditions posées par la Confédération lors de l'examen et ayant servi de base à la fixation du taux de contribution. Si une mesure s'écarte du projet d'agglomération au point d'en modifier l'effet escompté (changement essentiel), cette modification doit être soumise à l'approbation des Services de la Confédération (voir à ce sujet le commentaire au ch. 6.1.2). Si

l'approbation n'est pas délivrée, les dispositions relatives à l'exécution défectueuse ou à la non-exécution de l'accord s'appliquent (cf. ch. 6.2).

Les conditions posées dans le cadre de l'évaluation par la Confédération figurent dans les rapports d'examen 2014.

Aperçu de la procédure menant à une convention de financement

S'agissant des mesures dans le domaine de la route et de la mobilité douce, les directives de l'OFROU régissent la procédure de dépôt d'une demande de contribution de la Confédération aux mesures (partielles) correspondantes du projet d'agglomération, les procédures financières relatives à la planification, au versement et au décompte des contributions fédérales, et le controlling de la gestion des crédits fixés ou des contributions fédérales.

S'agissant des mesures dans le domaine du rail (tram, train, etc.), la procédure est régie par la législation sur les chemins de fer (en particulier par l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires, OPAPIF) et par la directive de l'OFT sur le controlling des projets d'agglomération.

4.2.2 Mesures ferroviaires (OFT)

Par principe, une convention de financement ne peut être signée que si :

- le **financement** de la mesure **est assuré**, c'est-à-dire que les décisions de financement doivent normalement avoir été prises et
- si la décision d'approbation des plans a été prise (**mesure prête à être réalisée**).

Dans des cas dûment motivés, il est également possible de conclure une convention de financement pour une mesure si elle est prête à être financée (décisions de financement prises pour toutes les mesures partielles / tous les projets), mais si seule une mesure partielle (ou un projet) est prête à être réalisée.

4.2.3 Pour les conventions de financement concernant des paquets de mesures, il convient d'observer les points suivants :

- **Pour les mesures (ou paquets de mesures) OFT :**

Une mesure ou un paquet de mesures peuvent être répartis sur plusieurs conventions de financement. Dans ce cas, la convention de financement fixe la contribution maximale pour la mesure partielle (pour le projet) et les contributions maximales pour chacune des autres mesures partielles (pour chaque projet supplémentaire). Au besoin, les contributions peuvent être reportées entre les conventions de financement concernant **la même mesure**, mais la contribution fédérale maximale définie pour la mesure (ou le paquet de mesures) ne peut pas être dépassée.

- **Pour les mesures (ou paquets de mesures) OFROU :**

- **Mesures routières**

Une mesure ou un paquet de mesures peuvent être répartis sur plusieurs conventions de financement si les mesures partielles qui les composent ne sont pas toutes prêtes à être réalisées et financées en même temps ou si elles relèvent de la compétence de plusieurs communes ou de plusieurs cantons. Par conséquent, dès qu'une **mesure partielle faisant partie d'un paquet de mesures** est prête à être réalisée et financée, une première convention peut être conclue, s'il existe une **règlementation ayant force obligatoire** pour l'ensemble du paquet de mesures ou l'ensemble de la mesure. Cette réglementation fixe **définitivement** la contribution maximale pour la première mesure partielle d'un paquet de mesures (ou d'une mesure), et **provisoirement** les contributions

maximales pour chacune des autres mesures partielles. Elle doit être établie d'un commun accord par tous les acteurs concernés par le paquet de mesures (ou par la mesure).

La deuxième convention peut être signée dès que la prochaine mesure partielle du paquet de mesures (ou de la mesure) est prête à être réalisée et son financement garanti. La réglementation fixe définitivement le montant maximal pour cette deuxième mesure partielle, et provisoirement les contributions maximales pour chacune des autres mesures partielles. Le processus se répète jusqu'à la réalisation de toutes les mesures partielles.

- **Mesures de mobilité douce**

La règle liante est également appliquée aux paquets de mesures de mobilité douce. Ceux-ci peuvent cependant être partagés en sous-paquets qui seront listés en annexe F des documents du dossier de demande d'établissement d'une convention de financement (cf. directives OFROU relatives aux mesures de Circulation routière et mobilité douce, du 21.10.2013). Si les mesures partielles d'un paquet ne sont pas encore clairement définies, seules les mesures pour lesquelles la convention de financement est à établir seront détaillées. Les autres mesures sont mentionnées sous le libellé « mesures partielles restantes ».

Au sein d'un paquet de mesures, il est possible, lorsque l'organisme responsable renonce définitivement à mettre en œuvre une mesure partielle, de la remplacer par une autre mesure partielle conforme à l'objectif et au contenu du paquet de mesures. Le remplacement d'une mesure partielle est toutefois considéré comme une modification de mesure et doit donc être approuvé par la Confédération (cf. ch. 6.1.3).

Remarque : s'il est possible de répartir une mesure ou un paquet de mesures sur plusieurs conventions de financement, il n'est en revanche pas possible de regrouper dans une même convention de financement les mesures spécifiquement listées dans le message sur l'arrêté fédéral (liste de mesures ch. 3.3, priorité A).

4.3 Début des travaux

4.3.1 Pas de commentaire.

4.3.2 Le début des travaux peut être autorisé de manière anticipée, pour autant que toutes les conditions préalables soient remplies, avant la signature de la convention de financement, mais en aucun cas avant la signature de l'accord sur les prestations (auparavant, une exception était faite pour les projets urgents, en vertu de l'art. 15 LFI_{nfr}).

Lorsqu'une autorisation est accordée pour une mise en chantier anticipée, elle ne porte que sur les mesures ou mesures partielles explicitement citées dans l'autorisation. Cette autorisation ne donne aucun droit au versement de contributions fédérales, lequel nécessite la conclusion de la convention de financement correspondante.

Les travaux d'étude et de planification ne sont pas soumis à autorisation. Ils peuvent faire ultérieurement l'objet d'une demande de cofinancement (cf. ch. 4.1.6).

4.3.3 En principe, les travaux pour les mesures de la liste A de la 2^e génération doivent commencer dans les quatre ans à compter de la signature de l'accord sur les prestations. L'expression « en principe » signifie que des dérogations sont possibles dans certaines situations, par exemple lorsque la responsabilité du retard peut être imputée à la Confédération (en cas de manques de liquidités par exemple). Si la Confédération constate que (que pour des raisons dont elle n'est pas responsable) le calendrier de mise en œuvre des mesures n'est pas cohérent et ne respecte pas l'esprit du projet d'agglomération, cela peut être considéré comme une exécution défectueuse et motiver l'application des mesures prévues aux ch. 6.2.2 et 6.3.

4.4 Modalités de paiement

Ce chiffre fixe les principes qui sont aussi bien valables pour les conventions de financement conclues avec l'OFT que pour celles conclues avec l'OFROU. Ces principes doivent garantir une certaine uniformité lors de la mise en œuvre. Les règles complémentaires font l'objet des directives de l'OFROU relatives aux mesures Circulation routière et mobilité douce et de la directive de l'OFT sur le controlling des projets d'agglomération.

4.4.1 Les modalités de paiement sont réglées dans la convention de financement.

4.4.2 L'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, qui devrait être adopté fin 2014, assure les moyens pour les projets d'agglomération. En vertu de l'art. 10 LFI_{nfr}, le Parlement promulgue chaque année, en décembre, l'arrêté fédéral concernant les prélèvements sur le fonds d'infrastructure.

4.4.3 Pas de commentaire.

4.4.4 Moyens garantis et manque temporaire de liquidités du fonds d'infrastructure

Bien que les moyens soient assurés par l'arrêté sur la libération des crédits à partir de 2015, qui devrait être adopté fin 2014, les liquidités du fonds d'infrastructure dépendent du budget et donc des crédits budgétaires accordés chaque année par l'Assemblée fédérale. Par conséquent, les moyens sont assurés quant à leur principe, mais le versement peut subir des retards. Dans l'éventualité où le fonds d'infrastructure devait manquer temporairement de liquidités, le(s) canton(s) et, le cas

échéant, les autres parties prenantes auraient la possibilité de préfinancer les mesures. Ce préfinancement serait alors régi par les dispositions de l'art. 24a OUMin.

4.4.5 Pas de commentaire.

5 Contrôle de la mise en œuvre, contrôle de l'efficacité et controlling (contrôle des délais, des coûts et des finances)

Les différentes procédures de contrôle du projet d'agglomération sont coordonnées par l'ARE.

5.1 Contrôle de la mise en œuvre

Le contrôle de la mise en œuvre se fera sous la forme d'un rapport de mise en œuvre, tel qu'il est décrit dans les directives concernant la 3^e génération (état du projet xxxx par ex. 26.09.2014). Le rapport comprend deux parties. La première (descriptive) figure directement dans le projet d'agglomération de la 3^e génération et constitue – avec la vision de l'avenir et les stratégies partielles qui en découlent – une base importante pour la définition des mesures dans le projet d'agglomération de la 3^e génération. La seconde se présente sous forme de tableaux et figure comme annexe au projet d'agglomération ; elle indique l'état de la mise en œuvre des mesures incluses dans l'accord sur les prestations. Ces tableaux doivent aussi renseigner sur l'avancement des projets dits urgents.

La Confédération s'est efforcée d'évaluer les mesures et les projets de manière différenciée afin de tenir compte au mieux des spécificités de chaque agglomération tout en garantissant l'égalité de traitement. A cet effet, elle a cherché à travailler en étroite collaboration avec tous les acteurs. Elle agira de même durant la phase de mise en œuvre.

5.2 Contrôle de l'efficacité

Le contrôle de l'efficacité s'appuie sur un système d'indicateurs qui renseignent sur le développement des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations. Il s'agit des quatre indicateurs du « monitoring et du contrôle de l'efficacité des projets d'agglomération », appelés indicateurs MOCA et périodiquement mis à jour par les services de la Confédération : « répartition modale », « accidents », « habitants par niveau de qualité de desserte TP » et « emplois par niveau de qualité de desserte TP ».

5.3 A l'avenir, le contrôle de l'efficacité devra tenir compte des quatre indicateurs MOCA en observant leur évolution et interprétant cette évolution dans le projet d'agglomération de la génération suivante. Les données sont collectées de manière centrale par la Confédération. Au besoin, celle-ci est tenue de coopérer avec les cantons et les collectivités régionales.

Controlling

Le controlling (contrôle des délais, des finances et des coûts) exercé par les offices fédéraux (OFROU et OFT) sert principalement à gérer les flux financiers provenant du fonds d'infrastructure. La gestion du fonds d'infrastructure avec des crédits d'engagement sur la base des prix de 2005 qui doivent ensuite être adaptés en fonction du renchérissement constaté, et augmentés de la taxe sur la valeur ajoutée, requiert un système de controlling dont l'application demande un certain effort. La Confédération met tout en œuvre pour réduire autant que possible, pour tous les partenaires, les tâches de controlling.

Les synergies entre le contrôle de la mise en œuvre et le contrôle de l'efficacité sont mises à profit autant que faire se peut.

5.4 Contrôles par sondages

Lorsque les services de la Confédération apprennent d'une manière ou d'une autre (par exemple dans le cadre de l'avant-projet ou par les médias) qu'une mesure ou un paquet de mesures ne sont pas mis en œuvre dans l'esprit du projet d'agglomération et qu'il y a un risque de mise en danger de la conception d'ensemble du projet d'agglomération, ils peuvent procéder à des contrôles par sondages. La Confédération doit pouvoir exiger des informations complémentaires. Cela concerne toutes les mesures des ch. 3.1, 3.2 et 3.3.

6 Exécution, exécution défectueuse ou non-exécution de l'accord sur les prestations

6.1 Exécution de l'accord

6.1.1 Pas de commentaire.

6.1.2 Toutes les mesures visées aux ch. 3.1, 3.2 et 3.3 font partie de la conception globale du projet d'agglomération. Il est possible de s'écarter des mesures présentées dans les rapports d'examen de 2014 et reprises dans l'accord sur les prestations, à condition que l'efficacité reste la même ou soit améliorée. Les expériences faites lors de la mise en œuvre des accords sur les prestations de la 1^{re} génération ont montré que l'expression « accord écrit » utilisée jusqu'ici manquait manifestement de clarté et que cette règle était très peu observée. Plusieurs changements ne sont parvenus à la connaissance de la Confédération qu'a posteriori, à l'occasion du rapport concernant la mise en œuvre du projet d'agglomération de la 1^{re} génération.

Selon la nouvelle formulation, les changements essentiels apportés aux mesures sont soumis à l'approbation par les services de la Confédération. Un changement est considéré comme essentiel lorsqu'il est susceptible d'influencer de manière sensible l'efficacité de la mesure. Il n'apparaît guère possible de définir ici des critères généraux et abstraits permettant d'apprécier ce qui a une influence sur l'efficacité. Cette appréciation devra se faire de cas en cas, avec une justification, lors des entretiens entre représentants de la Confédération et de l'agglomération. Il est dans l'intérêt, non seulement des agglomérations, mais encore de la Confédération, de rester aussi pragmatique que possible dans la procédure d'approbation.

Pour les mesures visées aux ch. 3.1 et 3.3, l'approbation de la Confédération est nécessaire pour tout changement essentiel. Pour les mesures visées au ch. 3.2, elle est nécessaire seulement s'il existe un lien de dépendance avec une mesure cofinancée (p. ex. une mesure d'accompagnement). Dans le cas contraire, il suffit d'en faire mention dans le rapport de mise en œuvre. Le lien de dépendance avec une mesure cofinancée doit découler du rapport d'examen (cf. chap. 6) ou être manifeste.

Dès qu'un changement essentiel est envisagé concrètement, l'organisme responsable doit déposer une demande à la Confédération, demande sur laquelle la Confédération statue le plus rapidement possible, en général dans les trente jours. La communication faite dans le cadre du rapport de mise en œuvre, partie II des tableaux de mise en œuvre, n'a pas valeur de demande d'approbation d'un changement apporté à une mesure. Le respect de ce délai peut ne pas être garanti, notamment si le dossier de demande est incomplet.

L'approbation est normalement accordée si la mesure modifiée est de nature à produire un effet comparable ou meilleur, ou s'il est démontré que les éventuelles pertes d'efficacité sont compensées ailleurs.

La demande d'approbation représente surtout une sécurité pour la partie contractante. Si la Confédération donne son approbation, l'accord sur les prestations est considéré comme respecté. Si elle ne la donne pas, cela n'empêche pas la partie contractante de mettre en œuvre la mesure modifiée. Mais le fait que la mesure soit mise en œuvre de manière différente de ce qui a été convenu peut amener à un constat d'exécution

défectueuse, voire, dans les cas graves (lorsqu'il y a perte d'efficacité considérable) de non-exécution.

Dans le traitement des modifications qui leur sont soumises, les services de la Confédération feront usage de leur marge d'appréciation, dans le cadre général du droit constitutionnel ; ils veilleront notamment au respect de l'égalité de traitement et du principe de proportionnalité. Il convient en outre de tenir compte de l'ensemble des circonstances sous-tendant le projet : si une agglomération fait parvenir de nombreuses demandes de modification qui globalement mènent à des pertes d'efficacité considérables, cela risque d'entraîner le rejet de la dernière proposition présentée. Inversement, si une agglomération met en œuvre de nombreuses mesures sans y apporter de modifications, les Services de la Confédération feront preuve d'une plus grande compréhension dans l'appréciation de la modification apportée à une mesure précise.

En ce qui concerne les mesures du ch. 3.3, un examen des avant-projets des mesures de la liste A vise à garantir que les mesures prévues permettront d'atteindre l'effet recherché. L'approbation de l'avant-projet s'accompagne donc d'une décision sur les éventuelles modifications apportées aux mesures et connues à ce moment. La décision sur les modifications proposées après l'approbation de l'avant-projet est prise dans la procédure d'établissement de la convention de financement.

L'avant-projet doit être accompagné des documents suivants :

- liste des documents remis
- rapport technique
- plan d'ensemble
- plan de situation
- rapport environnemental (s'il en existe un)

Les avant-projets doivent en général être déposés deux ans avant la date prévue du début des travaux. Pour simplifier les démarches, il est possible, dans le cas de mesures de faible ampleur, de déposer le dossier d'avant-projet moins longtemps à l'avance, voire de ne pas remettre de dossier d'avant-projet. Dans ce dernier cas, l'examen de la conformité de la mesure à l'esprit de l'accord sur les prestations et la fixation du montant de la contribution fédérale se fait dans la procédure d'établissement de la convention de financement. Les changements essentiels apportés à des mesures doivent également avoir reçu l'approbation de l'ARE.

6.1.3 En principe, les mesures individuelles ne peuvent pas être remplacées par d'autres mesures individuelles. En revanche, dans le cadre d'un même paquet de mesures, il doit être possible de remplacer une mesure partielle par une autre mesure partielle. Une telle substitution est assimilée à une modification de mesure et donc soumise aux mêmes conditions (obligation d'obtenir l'approbation, procédure, conditions à remplir pour l'approbation). Pour les modifications apportées à des mesures concernant la mobilité douce, voir les commentaires sur l'annexe 1.

6.1.4 Les changements essentiels apportés à des mesures avant la signature de la convention de financement (ou indépendamment d'une convention de financement pour les mesures non cofinancées) doivent être soumis à l'approbation de l'ARE, alors que l'appréciation des modifications proposées après la signature de la convention de financement est de la compétence de l'office fédéral responsable du financement. Les détails figurent dans les directives de l'OFROU et de l'OFT. S'il s'agit de changements essentiels (cf. ch. 6.1.2), l'office fédéral compétent ne peut donner son approbation qu'après avoir consulté l'ARE.

6.2 Exécution défectueuse ou non-exécution du projet

En vertu de l'art. 24, al. 2, OUMin, les conséquences d'un non-respect doivent être réglées dans l'accord sur les prestations. Comme les projets d'agglomération constituent un instrument relativement nouveau qui doit aider à la concrétisation de l'esprit du projet (le taux de contribution est défini d'après l'effet du projet dans son ensemble), et comme le cofinancement par la Confédération fait l'objet de conventions de financement conclues pour des mesures précises dans le cadre de contrats de subvention « ordinaires », la réglementation sur l'exécution défectueuse ou la non-exécution se révèle difficile.

Les dispositions ont prioritairement pour but de veiller à ce que chaque partenaire impliqué dans un projet d'agglomération apporte la contribution qui lui incombe et ce également lors de la préparation concrète et de la mise en œuvre d'un projet d'agglomération. Il convient de noter que les réglementations suivantes sont pour bon nombre d'entre elles des dispositions potestatives. Pour leur application, la Confédération est évidemment liée par les principes généraux du droit, et notamment par l'obligation d'égalité de traitement, de respect de la proportionnalité, et par l'interdiction de l'arbitraire. Elle les appliquera donc en veillant à respecter l'esprit du projet et, dans la mesure du possible, en tenant compte des conditions cadre particulières de l'agglomération.

Les Services de la Confédération ont conscience que certaines circonstances peuvent rendre difficile la mise en œuvre des mesures convenues. Cela peut notamment être le cas :

- si des parties de l'agglomération se situent hors du périmètre OFS ou à l'étranger et ne peuvent guère profiter des mesures cofinancées, mais sont obligées par l'accord sur les prestations à mettre en œuvre des mesures lourdes non cofinancées, ou à fournir des prestations propres (cf. ch. 3.1), ou
- si une agglomération a demandé un cofinancement pour des mesures que la Confédération a rangées dans l'accord sur les prestations parmi les prestations propres (cf. ch. 3.2), et que l'agglomération peut prouver que les mesures en question ne sont pas supportables sans un cofinancement de la Confédération.
- De même, dans le cas de mesures (selon ch. 3.1 ou 3.2) dont l'efficacité a été contestée dès le début (dans le rapport d'examen), la mise en œuvre défectueuse ne peut justifier de mesures de grande portée de la part de la Confédération.

Il y a lieu de tenir compte des circonstances concrètes de ce genre dans l'agglomération en question, dans la mesure où cela est, premièrement, admissible (dans les limites de l'obligation de respecter l'égalité devant la loi) et, deuxièmement, indiqué (le cas échéant pour des raisons de proportionnalité), lorsqu'il s'agit de prendre en considération l'état de la mise en œuvre pour l'appréciation d'un éventuel projet d'agglomération de la 3^e génération, ou de prendre des mesures conformément au ch. 6.

Avant de prendre des mesures conformément au chap. 6, les services de la Confédération entendront l'organisme responsable, qui serait sinon privé du droit d'être entendu.

Pour ce qui est des projets en cours, la Confédération peut appliquer plusieurs mesures en cas d'exécution défectueuse ou de non-exécution de l'accord sur les prestations. L'accord sur les prestations prévoit deux grands mécanismes :

- Les contributions fédérales allouées à une mesure peuvent être revues à la baisse ou supprimées si la mesure en question n'est pas réalisée ou l'est insuffisamment (cf. 6.2.1 et 6.2.2). La Confédération ne peut néanmoins actionner ce mécanisme que pour les mesures cofinancées.
- Etant donné qu'une part considérable des mesures convenues dans l'accord sur les prestations et pertinentes pour la fixation du taux de contribution ne sont pas cofinancées par la Confédération, d'autres mécanismes sont nécessaires pour garantir que la conception globale du projet d'agglomération est mise en œuvre dans

toute la mesure possible. A cet effet, la Confédération se voit donner la possibilité de suspendre la conclusion de nouvelles conventions de financement si certaines mesures ne sont pas préparées ou réalisées, ou le sont insuffisamment (cf. 6.2.3). En d'autres termes, cette mesure vise à permettre à la Confédération d'exercer sa responsabilité consistant à garantir une mise en œuvre cohérente et coordonnée du projet d'agglomération. En fin de compte, la menace de suspension d'une convention de financement peut aider les organismes responsables à amener certains acteurs qui se seraient désolidarisés à fournir leur part à la mise en œuvre des mesures convenues.

- 6.2.1 En cas de non-réalisation d'une mesure de la liste A (ch. 3.3), le droit à l'aide financière correspondante s'éteint. Ce droit est perdu soit du fait de l'expiration du délai (si une mesure n'est pas réalisée d'ici à 2027), soit du fait que, avant même l'expiration du délai, une mesure se révèle définitivement irréalisable. C'est par exemple le cas si le corps électoral ou le Parlement rejette définitivement des décisions indispensables à la mise en œuvre ou si un jugement exécutoire a été rendu et si les porteurs du projet d'agglomération ont épuisé sans succès toutes les possibilités à leur disposition pour obtenir malgré tout la réalisation de la mesure (modifiée, le cas échéant), soit en d'autres termes si l'on ne peut raisonnablement plus s'attendre à la mise en œuvre de cette mesure, et que le canton en a avisé par écrit la Confédération. Lorsque la Confédération prend acte de cette situation, les fonds correspondants sont remis à la disposition de toutes les agglomérations en vue des projets d'agglomération des prochaines générations (ch. 6.2.4). Il est possible d'ordonner la suspension pour d'autres mesures à titre cumulatif en vertu du ch. 6.2.3 (voir le commentaire ci-dessous).
- 6.2.2 Ce chiffre ne s'applique lui aussi qu'aux mesures cofinancées. L'exécution est réputée défectueuse dès lors que des éléments d'une mesure ayant une incidence sur l'effet de la mesure ne sont pas réalisés ou qu'un changement essentiel a été apporté sans l'approbation de la Confédération. La contribution fédérale peut alors être réduite en conséquence ou refusée selon l'ampleur de la diminution de l'effet escompté. Il est possible d'ordonner la suspension pour d'autres mesures à titre cumulatif en vertu du ch. 6.2.3 (voir le commentaire ci-dessous).
- 6.2.3 Ce chiffre peut s'appliquer à tous les types de mesures (cofinancées ou non) dès lors que la Confédération constate qu'une mesure n'est pas préparée et/ou réalisée, ou l'est insuffisamment. Ici sont donc également pris en compte les retards qui compromettent la mise en œuvre cohérente et coordonnée du projet. La préparation ou la réalisation est notamment réputée défectueuse lorsque le délai convenu pour le début de la réalisation n'est pas respecté (pour les mesures de la liste A de la 2^e génération en principe quatre ans, cf. ch. 4.3.3 de l'accord sur les prestations). Il y a en particulier mise en œuvre insuffisante lorsque des changements essentiels sont apportés à une mesure sans l'approbation de la Confédération (cf. ch. 6.1.2).

Si la préparation ou la réalisation défectueuse de la mesure en question entraîne de lourdes conséquences pour la mise en œuvre de la conception globale du projet d'agglomération ou pour son efficacité, la Confédération peut bloquer la conclusion de nouvelles conventions de financement, que celles-ci soient ou non en rapport avec la mesure en question. Une telle mesure de suspension n'est appliquée qu'exceptionnellement et en dernier recours.

Dans tous les autres cas, la Confédération ne peut suspendre la conclusion de nouvelles conventions de financement qu'à condition qu'elles aient un rapport avec la

mesure concernée. Ce lien doit découler du rapport d'examen (chiffre xxx) ou être manifeste.

La suspension d'une convention de financement est une mesure qui ne peut évidemment être prononcée qu'après avoir entendu la partie contractante, et uniquement dans les limites du pouvoir d'appréciation de la Confédération. Une suspension signifie seulement que la conclusion d'une convention de financement est temporairement bloquée. Dès que le manquement est levé, la suspension doit elle aussi être levée.

La Confédération ayant tout intérêt à ce que le plus grand nombre possible de mesures soit réalisées, il serait contreproductif pour elle de suspendre la conclusion de conventions à la première occasion. Elle doit cependant veiller à ce que les fonds publics soient utilisés de la manière la plus efficace possible et en accord avec le principe de l'égalité de traitement.

- 6.2.4 Ce point découle du principe de l'égalité de traitement entre toutes les agglomérations. En effet, vu la dotation limitée du fonds, la Confédération a dû procéder à un examen très rigoureux des projets d'agglomération. Elle ne peut pas assouplir sa politique en autorisant des transferts de moyens au sein des agglomérations au moment de la mise en œuvre, à cause du risque de créer des inégalités. Font exception les mesures partielles, qui peuvent être remplacées par d'autres mesures partielles de même effet au sein d'un paquet de mesures.

L'argent non réclamé ne sera plus à disposition de l'agglomération mais restera dans le fonds d'infrastructure. Cet argent fera partie intégrante de la somme globale qui sera mise à disposition pour les prochaines générations du programme en faveur du trafic d'agglomération. Il pourra donc être utilisé pour toutes les agglomérations.

6.2.5 Pas de commentaire.

6.3 Prise en compte de l'état de la mise en œuvre des mesures lors de l'examen du projet d'agglomération de la génération suivante

Comme expliqué plus haut (ch. 1.4.), les projets d'agglomération sont des instruments de planification à long terme dont la mise en œuvre doit être assurée de manière cohérente d'une génération à une autre. Le taux de contribution de la Confédération est fonction de l'effet escompté, qui est évalué dans une perspective globale. Si une agglomération n'a pas (encore) réalisé de manière suffisante, les mesures convenues dans le cadre des deux premières générations de projet d'agglomération, il en est tenu compte dans l'évaluation de l'effet escompté du projet d'agglomération de la génération suivante, le cas échéant. Il peut en résulter une réduction des points attribués au titre des critères d'efficacité et, partant, des contributions fédérales dans le cadre d'un futur projet d'agglomération. Toutes les mesures (ch. 3.1, 3.2 et 3.3) sont intégrées à cette perspective globale et il est tenu compte des circonstances concrètes propres à chaque agglomération (voir les explications supra, ch. 2.2.3 et 6.2). Aucun malus ne sera appliqué en plus de cette prise en compte dans la perspective globale. Les explications correspondantes dans les directives du 14 décembre 2010 relatives à la 2^e génération se sont révélées difficiles à mettre en pratique.

A l'inverse, si les mesures prévues par le présent accord sur les prestations sont mises en œuvre conformément à ce qui a été convenu (ou en bonne voie de l'être), cela pèsera favorablement dans la balance lors de l'évaluation de l'effet à attendre des prochaines générations de projets d'agglomération.

7 Adaptation de l'accord sur les prestations

7.1 Adaptation ordinaire de l'accord sur les prestations

7.1.1 Pas de commentaire.

7.1.2 Le canton (ou éventuellement la collectivité régionale) reste tenu de présenter un rapport de mise en œuvre au sens du ch. 5.1 de l'accord. Les exigences sont décrites dans les directives relatives à la 3^e génération. Si l'agglomération ne met pas à jour son projet d'agglomération, il ne lui sera pas possible de recevoir des subventions pour la prochaine (3^e) génération dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. L'agglomération gardera cependant la possibilité de mettre à jour ce projet pour l'évaluation d'une génération ultérieure (4^e ou 5^e génération) sous réserve que de nouvelles ressources soient mises à disposition.

7.2 Adaptation extraordinaire de l'accord sur les prestations

7.2.1 Pas de commentaire.

7.2.2 Clausula rebus sic stantibus

La « clausula » donne à une partie contractante le droit d'adapter le contrat (également contre l'avis de la partie adverse), si les circonstances sur lesquelles se base le contrat se modifient de manière importante et que le changement était imprévisible. En application de cette théorie, les parties ont aussi la possibilité de se retirer de l'accord.

7.2.3 Pas de commentaire.

8 Clause de sauvegarde

Pas de commentaire.

9 Dispositions applicables et voies de droit

9.1

Références :

- Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFinfr ; RS 725.13)
- Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin ; RS 725.11.2)
- Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin ; RS 725.116.21)
- Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (Loi sur les subventions, LSu ; RS 616.1).

Remarque : Les critères et la procédure relatifs à l'octroi de contributions fédérales aux projets d'agglomération ont été définis dans la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) lors de la mise en œuvre de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). La loi sur le fonds d'infrastructure (LFinfr) règle le financement via le fonds d'infrastructure, prévu pour durer jusqu'en 2027. Le Conseil fédéral entend toutefois poser les bases d'un financement suffisant et durable du trafic d'agglomération en créant le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

9.2

Pas de commentaire.

10 Entrée en vigueur de l'accord sur les prestations

Pas de commentaire.

11 Ordre de priorité

Pas de commentaire.

Annexe 1 (liste des mesures et paquets de mesures pour la mise en œuvre du projet MD)

Les mesures ou paquets de mesure de plus faible ampleur dans le domaine de la mobilité douce ont été regroupés par agglomération pour les horizons 2015-2018 (liste A) et 2019-2022 (liste B). Pour les deux listes, les critères de référence de la mobilité douce sont applicables (cf. Rapport explicatif sur l'examen des projets d'agglomération de la 2^e génération, chap. 3.11.1). L'annexe 1 de l'accord sur les prestations donne la liste détaillée des mesures et paquets de mesures, avec les critères de référence pour le projet MD (Liste A).

Une convention de financement (portant soit sur l'ensemble de la mesure, soit sur une partie) peut être conclue pour chaque mesure figurant dans cette annexe (avec code ARE), pour autant que les conditions préalables mentionnées au ch. 4.2.3 soient remplies. Au demeurant, les mêmes règles que celles décrites pour les mesures au ch. 3.3 sont applicables.

Une convention de financement, ou plusieurs, sera conclue pour chaque ligne de la liste de mesures « critères de référence pour la mobilité douce ». A l'intérieur de ce paquet de mesures, il est encore possible, après la signature de l'accord sur les prestations, de remplacer des mesures partielles par d'autres mesures (mesures de substitution).

Annexe 6 (liste de mesures cofinancées de l'accord sur les prestations de 1^{re} génération dont la réalisation est définitivement impossible d'ici à 2027 (1^{re} génération, ch. 3.3)

Voir commentaire relatif au ch. 1.4.

Annexe 7

Réalisation de la halte ferroviaire à la Communance

La présente annexe concerne la mesure 6711.2.019 « Halte ferroviaire à la Communance » (ci-après halte à la Communance) qui figure dans l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de Delémont 2^e génération (ci-après l'accord sur les prestations). La halte à la Communance ainsi que les autres mesures mentionnées dans le tableau 3.3 de l'accord sur les prestations sont cofinancées par la Confédération. L'annexe 7 a pour but de compléter l'accord sur les prestations et en fait partie intégrante.

La halte à la Communance relève du plan directeur ; en tant que mesure de la liste A, elle doit avoir atteint le niveau de « coordination réglée ».

Sur la base du rapport d'examen « Approbation des adaptations 2014-15 relatives au projet d'agglomération de Delémont », la halte à la Communance est approuvée comme « coordination réglée » dans le plan directeur sous réserve qu'une solution aux questions d'horaires puisse être trouvée dans le cadre d'une planification ultérieure. En effet, les conséquences de la desserte du nouvel arrêt sur l'offre horaire ne pouvant pas être évaluées avec précision pour l'heure, elles devront être examinées en détail dans un premier temps par les CFF, puis par le canton et l'office fédéral des transports (OFT).

La convention de financement pour la halte à la Communance peut être conclue à condition que la preuve du concept d'exploitation, en accord avec les CFF et l'OFT, soit apportée. De plus, la construction de la halte à la Communance pourra seulement débiter si sa desserte est garantie.

Delémont, ... 14 JUIN 2016

Au nom du Gouvernement de la République et
Canton du Jura

Charles Juillard, Président



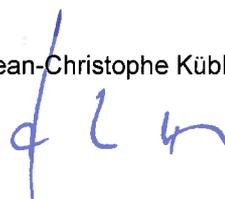
Delémont, 3.5.2016



Damien Chappuis, Président

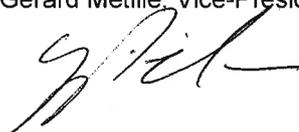


Jean-Christophe Kübler, Chancelier



Au nom du Conseil d'agglomération de Delémont

Gérard Metille, Vice-Président



Pierre Morel, Vice-Président

