



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)

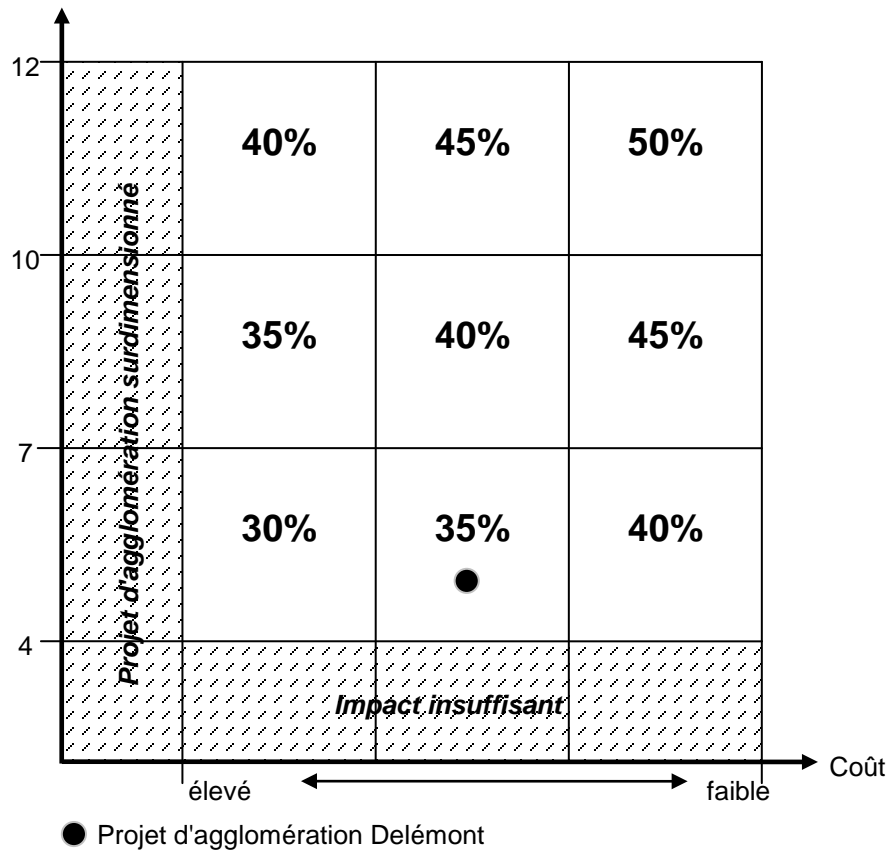


Figure 4-1

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 cofinancables 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