



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

30 octobre 2009

Projet d'agglomération de Delémont

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / H354-0070

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	Objectif de l'examen.....	4
1.3	Procédure d'examen	4
2	Résumé des résultats	5
3	Examen des exigences de base.....	7
4	Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération.....	7
4.1	L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité	7
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	10
5	Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures	11
5.1	L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives	11
5.2	Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération	12
5.3	Prestations assumées entièrement par l'agglomération	12
5.4	Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	12
5.5	Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération.....	13
5.6	Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité	14
6	Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs	15
6.1	Interaction avec le plan sectoriel des transports.....	15
6.2	Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	15
7	Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération.....	15
	ANNEXE.....	16

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

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

- Projet d'agglomération de Delémont, Analyse et enjeux d'agglomération, Décembre 2007
- Projet d'agglomération de Delémont, Stratégie d'agglomération, Décembre 2007
- Projet d'agglomération de Delémont, Programme d'agglomération, Décembre 2007
- Projet d'agglomération de Delémont, Charte d'agglomération, Décembre 2007

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 28 décembre 2007. Le dépôt du projet par l'entité 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 transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectif de l'examen

L'examen a un triple 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 mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de 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 fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

2 Résumé des résultats

Appréciation générale du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération de Delémont comprend une orientation claire en faveur d'un renforcement de la coordination de l'urbanisation et du développement des réseaux de transports. Sur la base de l'identification des potentiels de densification situés dans le centre de l'agglomération et des réserves dans les zones à bâtir, le projet d'agglomération précise les actions à entreprendre par les communes en indiquant notamment des densités minimales pour les secteurs de développement, en fonction de la desserte en transports collectifs. Les dispositions du plan directeur cantonal ainsi que les mesures prévues par le projet d'agglomération constituent un cadre adéquat pour la localisation des grands générateurs de trafic dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Les orientations en matière de densification autour des transports publics s'accompagnent de nombreuses mesures de requalification routière permettant d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain, de diminuer l'effet de coupure des infrastructures et d'améliorer la sécurité des déplacements, principalement des modes doux.

Ces améliorations dans la qualité de l'urbanisation vont de pair avec une optimisation du réseau de bus urbains de Delémont, notamment la création de nouvelles liaisons directes desservant les secteurs de développement. De nouvelles haltes sur le réseau ferroviaire augmentent en plus la couverture territoriale de la desserte ferroviaire. Les nombreuses mesures de développement du réseau de mobilité douce permettent une amélioration sensible de la qualité des modes doux.

Malgré l'orientation générale en faveur de la meilleure coordination entre urbanisation et transports, le projet d'agglomération de Delémont ne comprend que peu de mesures concrètes visant à localiser au mieux les éventuelles nouvelles mises en zones à l'intérieur et hors du périmètre de l'agglomération. Par ailleurs, les dispositions du plan directeur en matière de pôles de développement cantonaux ne favorisent pas la concentration du développement dans les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics.

En matière de développement des réseaux de déplacement, le projet maintient une certaine perméabilité du centre au trafic individuel, ne permettant pas d'exploiter tous les potentiels de report vers les routes de contournement et vers les transports collectifs.

Malgré une certaine modification des parts modales en faveur des transports collectifs et des mobilités douces, l'inflexion des kilomètres parcourus par les modes motorisés n'est pas suffisante pour permettre une diminution significative des atteintes à l'environnement.

Les mesures prises par l'agglomération de Delémont antérieurement au projet d'agglomération, dans le domaine des transports ont permis d'atteindre un niveau supérieur à la moyenne pour une agglomération de petite taille. Il s'agit notamment de la mise en service de la route de distribution urbaine ayant permis des requalifications importantes au centre et à la gare, de l'intégration de l'agglomération (et du canton du Jura) dans le RER bâlois et de mesures d'infrastructure et de promotion en faveur de la mobilité douce.

Le projet d'agglomération de Delémont présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 28.33 millions de francs pour les listes A et B, ce qui représente un coût moyen pour une petite agglomération.

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 ou paquets de mesures cofinancés :

40%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de l'ordre de priorité des mesures, la proposition de libérer les contributions fédérales mentionnées ci-après sera soumise au Parlement fédéral en vue du cofinancement des mesures de la liste A :

Liste A

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
1a	Pôle d'échange (gare routière)	5.00	4.29	1.71
4a1	Centre gare, zone 20	3.50	3.00	1.20
7	Delémont, parking de l'hôpital cantonal	0.10	0.09	0.86
12	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2.50	2.14	0.38
50	Rebroussement Montsevelier	0.20	0.17	1.03
51	Rebroussement Rebeuvelier	0.20	0.17	0.03
52	Nouvel arrêt bus à l'intérieur de la ZARD	0.30	0.26	0.07
55	Accélération des bus à l'entrée Sud-Est de Delémont	1.10	0.94	0.07
20	Courroux	3.00	2.57	0.10
	Concept mobilité douce liste A		1.20	0.48
	Total		14.83	5.93

Tableau no 2-1 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

Liste B

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
4a2	Centre gare, zone 20	3.50	3.00	1.20
26a	Courrendlin	6.50	5.57	2.23
41	Halte Communance	3.50	3.04	1.21
	Concept mobilité douce liste B		1.89	0.75
	Total		13.50	5.39

Tableau no 2-2 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Remarque importante sur les coûts des mesures

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération est calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

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

4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

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 une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
<p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération prévoit une optimisation des principes d'exploitation du réseau des transports publics régionaux (mise à profit des temps d'attente à la gare pour desservir la zone industrielle de la Communance) permettant de créer des liaisons directes depuis les quartiers résidentiels vers la zone industrielle. Les fréquences et la construction de l'horaire permettent de bonnes correspondances avec l'offre nationale à la gare de Delémont. ▪ Des aménagements spécifiques aux transports publics permettent d'améliorer la vitesse commerciale. Par ailleurs, la couverture territoriale des transports publics est améliorée, notamment par la création ou la réouverture de haltes ferroviaire (Soyhières et la Communance). ▪ La qualité et la sécurité des modes doux sont améliorées par les mesures de requalifications routières systématiques ainsi que la création d'aménagements spécifiques. ▪ L'intermodalité est améliorée par la réorganisation de l'interface principale (gare et gare routière de Delémont). <p>Faiblesse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'entier du potentiel de report de trafic sur les axes routiers extérieurs n'est pas exploité en raison du maintien partiel de la perméabilité au centre, ceci malgré les infrastructures de contournement existantes (route de distribution urbaine et autoroute). ▪ Une vision générale du développement des transports publics d'agglomération à moyen terme, permettant d'en renforcer la lisibilité et d'orienter davantage les développements urbains en conséquence, reste à établir en fonction du développement de l'offre nationale (ZEB). ▪ Outre les réaménagements de rues au nord de la gare, des mesures en faveur des modes doux font défaut au centre de Delémont. L'amélioration du franchissement des voies est notamment reportée en priorité C bien que cette relation entre le centre de Delémont et le pôle de développement situé au sud de la gare soit un élément central pour le développement des mobilités douces. Cette situation est d'autant plus importante qu'un centre commercial est prévu dans ce secteur.

<p>CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sur la base de l'identification des potentiels de densification situés dans le centre de l'agglomération et des réserves dans les zones à bâtir le projet d'agglomération précise les actions à entreprendre par les communes. Des densités minimales en fonction de la desserte en transports collectifs sont notamment indiquées pour les secteurs de développement. ▪ Les dispositions du plan directeur cantonal ainsi que les mesures prévues par le projet d'agglomération constituent un cadre adéquat pour la localisation des grands générateurs de trafic dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs. ▪ La requalification du secteur situé entre la gare et le centre de Delémont offre une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. ▪ La reconversion des friches au centre de l'agglomération ainsi que les mesures de requalification routière permettent une augmentation de la qualité de vie en milieu urbain. L'effet de coupure est également minimisé dans les centres secondaires grâce aux requalifications. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Malgré l'orientation générale en faveur de la meilleure coordination entre urbanisation et transports et une identification relativement précise des secteurs de développement, une priorisation de ceux-ci en fonction des développements des systèmes de transport fait défaut. ▪ Le projet d'agglomération ne propose pas de mesures visant à concrétiser les orientations du plan directeur cantonal en matière de localisation des éventuelles nouvelles mises en zones à l'intérieur et hors du périmètre de l'agglomération. ▪ La charte d'agglomération représente un engagement politique positif en faveur d'un renforcement de la coordination entre aménagement et transport. Elle constitue toutefois un texte relativement peu précis en comparaison avec les orientations fixées dans le document intitulé "programme d'agglomération".
<p>CE3: Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mesures de requalification routière systématiques ainsi que les mesures spécifiques aux mobilités douces permettent une amélioration sensible de la sécurité des déplacements. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération ne comprend pas de programme spécifique concernant la sécurité. ▪ Le report de l'amélioration du franchissement des voies au centre-ville en priorité C contraint les cyclistes à emprunter des itinéraires peu propices.
<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 requalifications routières permettent une diminution et une homogénéisation des vitesses et une légère réduction du bruit routier. ▪ L'identification concrète des potentiels de densification permet une diminution des nouveaux besoins en surface. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tous les potentiels de report de trafic du centre-ville vers les infrastructures de contournement ne sont pas exploités. ▪ Une certaine modification des parts modales est à attendre grâce aux mesures de mobilités douces et de transports collectifs. Toutefois, au vu des fréquences sur le réseau de bus (2 courses par heures, voire 3 en période de pointe) et certaines lacunes centrales dans les réseaux de mobilités douces, cette modification n'est pas sensible. ▪ L'approche paysagère n'est, pour l'heure, pas suffisamment mise à profit pour renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.

Mesures antérieures
CE 1-4

L'agglomération de Delémont a mis en place, dans le domaine des transports, différentes mesures ayant permis d'atteindre un niveau supérieur à la moyenne pour une agglomération de petite taille. Il s'agit notamment de la mise en service de la route de distribution urbaine ayant permis des requalifications importantes au centre et à la gare, de l'intégration de l'agglomération (et du canton du Jura) dans le RER balois et de mesures d'infrastructure et de promotion en faveur de la mobilité douce.

Pour les autres domaines, l'agglomération de Delémont n'a pas mis en place, antérieurement au projet d'agglomération, de mesures spécifiques ou consenti des efforts de plusieurs années ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne.

Tableau no 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>	<i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i>	<i>Total</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2	1	3
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2	0	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2	0	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	1	0	1
Somme CE1 – CE4 (utilité)	7	1	8

Tableau no 4-2

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

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération de Delémont s'élèvent à 28.33 millions. Pour une petite agglomération, ces coûts sont considérés comme moyens.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4) et le coût total.

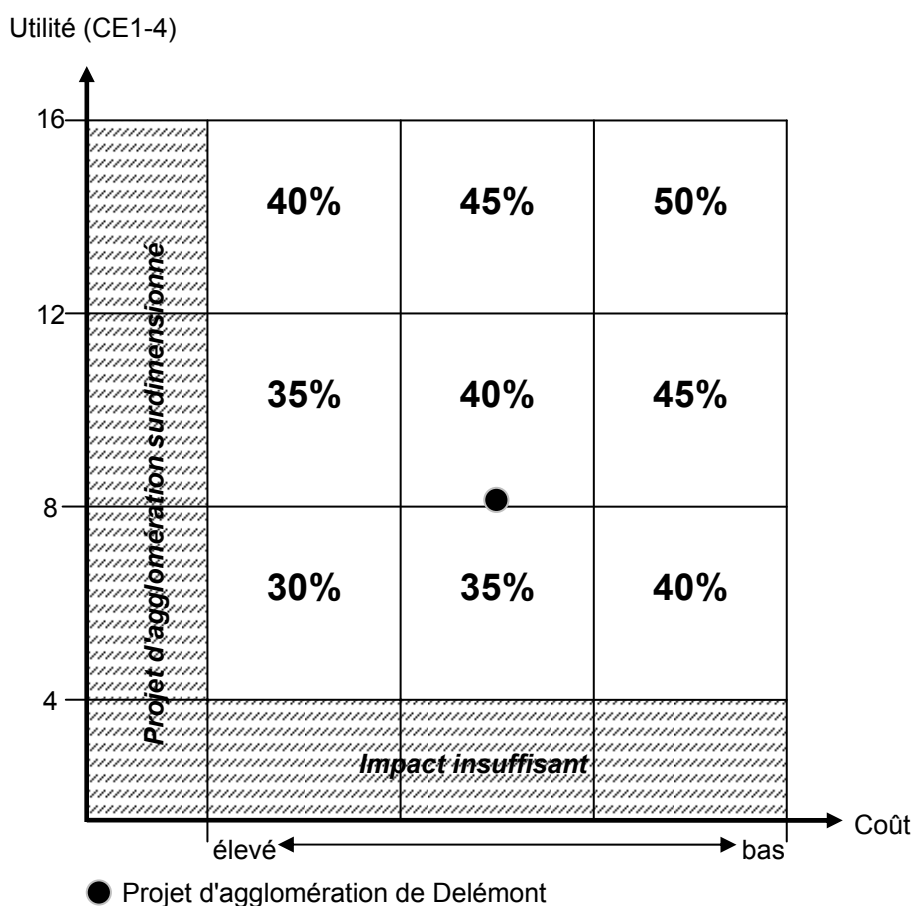


Fig. no 4-1

5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (notamment chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques (voir chapitre 5.2) ;
- Mesures considérées comme prestations entièrement assumées par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de (co)financement de la Confédération.

Le chapitre 5.5 présente les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

5.1 L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen de tous les projets d'agglomération selon des critères homogènes et sur la base des dispositions des Directives du DETEC (chap. 6.4), les paquets de mesures du projet d'agglomération de Delémont ont fait l'objet des découpages suivants :

Mesure selon le PA *Modification mesure et explication*

4a Centre gare, zone 20	En raison de son horizon de réalisation, la mesure est divisée en deux parties : 4a1, Centre gare, zone 20 - première partie, 3.50 mios 4a2, Centre gare, zone 20 - deuxième partie, 3.50 mios
-------------------------------	--

Tableau no 5-1

5.2 Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a L Umin) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chapitre 6.3):

No	Mesure	Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération
4c	Parkings en périphérie du centre	Les parkings situés en milieu urbain ne font pas partie des secteurs à encourager au sens des directives du DETEC.
44a	Aménagement de la voie Delémont-Courtételle	La solution privilégiée par la Confédération pour le prolongement des CJ jusqu'à Delémont est actuellement une modification du matériel roulant avec bogies à écartement variable et n'est donc pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
44b	Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt	

Tableau no 5-2

5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locale ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prises en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
3	Vieille ville, zone 20	5.00	B
11	Soyhières	2.70	A
13	Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale 6	1.00	A
22	Vicques	0.80	A
26b	Courrendlin	5.50	B
28	Châtillon	0.30	B
29b	Courtételle	0.20	A
31	Develier	0.60	A
36a	Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons	0.50	A
36b	Route d'accès aux Prés Roses depuis route de Courtételle	1.00	A
47	Rossemaison	2.00	B
48	Itinéraire Courtételle – Châtillon par route communale	0.70	A
53	Réaménagement et équipement des arrêts de bus	2.00	A

Tableau no 5-3

5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de

la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le Canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement et remarques
43	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières.	1.90	Cette mesure n'est pas du ressort du fonds d'infrastructure. Elle pourrait en revanche être financée au travers des budgets ordinaires de l'OFT. Une sollicitation doit être adressée en ce sens.

Tableau no 5-4

5.5 Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

Nr	Mesure	Coût (mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
4b	Chemin de Bellevoie	3.00	A → C	La mesure n'est pas nécessaire pour atteindre les buts du schéma de circulation dans le secteur centre-gare. Elle ne favorise pas, en tous les cas, une poursuite de la diminution de la perméabilité du centre de Delémont au trafic individuel motorisé et une maximisation du report du trafic sur les infrastructures en périphérie (RDU et autoroute).
34	Route d'accès depuis la jonction A16 Delémont Ouest	8.00	B → C	C : rapport coût-utilité insuffisant La route existe déjà à l'heure actuelle. Le seul apport de cette mesure consiste ainsi à supprimer le passage à niveau en créant un dénivelé. Les charges de trafic et la fréquence des trains ne justifient pas une telle mesure.
56	Passage dénivelé à la gare CFF de Courtételle	4.00	B → C	C : rapport coût-utilité insuffisant Cette mesure ne concerne que les flux générés par le village de Courtételle lui-même, ce qui représente un trafic journalier faible. L'amélioration est donc trop localisée pour justifier un cofinancement par le fonds d'infrastructure.

Tableau no 5-5

5.6 Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

Les listes des mesures de priorité A sont présentées au chapitre 2.

Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas le maintien d'un degré de priorité B.

<i>No</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio. CHF) selon PA</i>
-----------	---------------	---

Aucune mesure n'entre dans cette catégorie

Tableau no 5-6

6 Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs

6.1 Interaction avec le plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Le présent projet d'agglomération ne contient aucune contradiction par rapport au plan sectoriel des transports.

6.2 Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures d'infrastructure qui nécessitent une inscription dans le plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur correspondant au plus tard au moment de la conclusion de la convention de prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée », celles de la liste B le niveau « coordination en cours ».

Le projet d'agglomération de Delémont ne comprend pas de contradiction avec le plan directeur du Canton du Jura.

Ce dernier contient une fiche sur le Projet d'agglomération de Delémont et une sur le réseau de transports dans l'agglomération de Delémont. Ces fiches devraient être adaptées en fonction de l'avancement du projet, compte tenu de la décision du Conseil fédéral du 28.9.07 relative au plan directeur cantonal: "Le canton est invité à compléter le plan directeur par les mesures contraignantes pour les autorités qui pourraient être prises dans le cadre du projet d'agglomération de Delémont".

Les adaptations nécessaires du plan directeur cantonal dans le domaine de la structure de l'urbanisation, visant à garantir la mise en œuvre des mesures prévues par le projet d'agglomération, sont à ancrer dans le plan directeur d'ici à la signature de la convention de prestation.

7 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter les adaptations et développements ultérieurs.

Le développement ultérieur du projet d'agglomération devra consister en un affinage de la priorisation des secteurs de développement ainsi qu'en un développement de mesures concrètes visant à garantir que le développement se localise bien dans les secteurs identifiés comme prioritaires. Ces mesures doivent pouvoir s'appuyer sur une vision du développement des transports publics à moyen terme plus lisible qu'actuellement.

ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005* / **	Priorité de la mesure
1b	Gare de Delémont, parking vélo et vélostation	0.30	0.26	A
16a	Passerelle cyclable Nord sur la Birse	0.80	0.69	B
16b	Passerelle cyclable Sud sur la Birse	0.80	0.69	B
19	Liaison cyclable vers la rue de Bellevie	0.10	0.09	B
10	Itinéraire Delémont - Soyhières sur rive droite de la Birse	0.30	0.26	A
21	Itinéraire Courroux - Vicques par Bellevie	0.30	0.26	A
27	Itinéraire Courrendlin – Châtillon par route communale	0.50	0.43	A
39	Delémont, rue de la Communance	0.50	0.43	B
Total			3.11	

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.
Voir l'explication de la méthode dans le rapport explicatif.

Concept mobilité douce Liste A	1.20	A
Concept mobilité douce Liste B	1.89	B

Tableau Annexe (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)