



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**  
Programme en faveur du trafic d'agglomération

14.09.2018

---

# **Projets d'agglomération Delémont 3<sup>e</sup> génération Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence : 223.1-03-2/2/4/15

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Maria Lezzi  
Directrice

Ulrich Seewer  
Sous-directeur

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet et but de l'examen; déroulement.....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	But de l'examen .....	4
1.3	Déroulement de l'examen.....	4
<b>2</b>	<b>Appréciation générale et contribution fédérale .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Respect des exigences de base .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Evaluation de l'efficacité du projet.....</b>	<b>9</b>
4.1	Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité .....	10
4.2	Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité).....	13
<b>5</b>	<b>Examen de la priorisation des mesures .....</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux.....</b>	<b>15</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	15
6.1.1	Généralités .....	15
<b>7</b>	<b>Remarques quant au développement du projet d'agglomération.....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXE 1</b>	<b>.....</b>	<b>16</b>
	Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC...	16
	Mesures non cofinancées .....	18
	Mesures non cofinancées par la Confédération .....	18
	Mesures ne relevant pas du projet .....	18
	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux .....	19
	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération.....	20
	Listes A, B et C* après vérification de la priorisation .....	21
	Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV).....	22
	Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux .....	22
	Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur.....	23
<b>ANNEXE 2</b>	<b>.....</b>	<b>24</b>

# 1 Objet et but de l'examen; déroulement

## 1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération de Delémont, lequel comprend :

- Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (y compris rapport de mise en œuvre), Rapport final, décembre 2016
- Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, Rapport technique, décembre 2016

Le projet d'agglomération (PA) a été soumis à la Confédération pour examen le 20 décembre 2016. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)<sup>1</sup>, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 But de l'examen

L'examen poursuit trois objectifs :

1. vérifier le respect des exigences de base ;
2. définir le montant de la contribution fédérale, laquelle est fonction de
  - a) l'efficacité du présent projet d'agglomération ;
  - b) l'état de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> générations, lequel est reflété par le compte rendu de mise en œuvre, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération<sup>2</sup> ;
3. vérifier la priorisation des mesures prévues par l'ensemble des projets d'agglomération au regard des financements fédéraux disponibles (rapport coût – utilité, à l'aune des critères d'efficacité prescrits par la loi) ;

C'est sur cette base que seront élaborés le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur la libération de crédits pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (ci-après : message du Conseil fédéral) à l'intention des Chambres et les accords sur les prestations des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures de transport et d'urbanisation prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

## 1.3 Déroulement de l'examen

La procédure d'examen est définie dans les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (ci-après : directives du DETEC). Ces prescriptions ont été précisées au cours de la procédure d'examen, à la lumière de la pratique. Les coûts forfaitaires sont calculés à l'aune de l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 20 décembre 2017. De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 14 septembre 2018.

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> Directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, p. 24, point 3.3.

## 2 Appréciation générale et contribution fédérale

Le projet d'agglomération de Delémont de 3<sup>e</sup> génération (PA) s'inscrit dans la continuité des générations précédentes en poursuivant notamment le développement du territoire de Confluence, la réalisation de mesures en faveur des modes doux et le développement du réseau de bus. Le fil conducteur est globalement identifiable entre la vision d'ensemble, les besoins d'action, les stratégies sectorielles et les mesures y relatives.

La force du projet d'agglomération réside dans l'amélioration de la qualité du système de transports publics (TP) qui s'appuie sur une densification de l'offre de bus, le prolongement de lignes et l'introduction de lignes diamétrales. Ce développement permet notamment d'améliorer ou de créer une desserte TP des zones de développement. Des aménagements complémentaires ainsi que la valorisation du côté sud de la gare de Delémont participent à l'amélioration de la principale interface TP de l'agglomération. En parallèle, l'agglomération poursuit la création et la sécurisation des cheminements cyclables et piétonniers. La réalisation de nouveaux franchissements des voies ferrées permet une desserte plus directe et rapide des pôles de développement. Enfin, le réaménagement systématique des traversées de localité, dans la lignée des générations précédentes, permet de valoriser les centres et d'améliorer les conditions de déplacement et la sécurité pour la mobilité douce à l'intérieur des secteurs urbanisés. En matière d'urbanisation, la principale force du projet d'agglomération réside dans la concentration du développement des équipements et des activités économiques dans le territoire de Confluence. Ceci est cohérent avec la 2<sup>e</sup> génération du projet ainsi qu'avec la vision à long terme du système de transport. Par ailleurs, un accent est mis sur la valorisation de l'espace public, comme par exemple avec l'extension de la zone de rencontre au centre de Delémont.

En matière de mobilité, la principale faiblesse du projet réside dans la stratégie de gestion du transport individuel motorisé (TIM), qui n'est pas suffisamment concrétisée. Le projet profite certes de l'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute A16 pour proposer une requalification systématique des centres secondaires. Cependant, la hiérarchie routière définie n'est pas traduite en mesures concrètes permettant de maîtriser les flux dans la partie centrale de l'agglomération et de les reporter sur le réseau structurant, autoroutier notamment. Le projet ne systématise pas non plus l'introduction de zones modérées dans les quartiers afin de protéger les zones plus sensibles.

En termes d'urbanisation aussi, la stratégie manque de concrétisation. Le projet n'arrive pas à garantir une maîtrise de l'étalement urbain ni une véritable densification. Les développements urbains prévus restent en effet peu aboutis en termes de volumes, de localisation et de classe de desserte. Les densités minimales proposées sont très basses et inférieures à ce qui serait nécessaire pour répondre à l'objectif de densification du tissu bâti. Le projet prévoit par ailleurs des mises en zone supplémentaires, dont les densités envisagées sont très faibles et dont la taille et la localisation ne sont pas définies. Le projet ne propose pas non plus de mesure permettant de limiter le risque de mitage du territoire, qui découle de l'amélioration de l'accessibilité TIM.

La sécurité pour les différents usagers de l'espace routier est améliorée localement et de façon limitée grâce à des mesures sectorielles. Elle ne fait cependant l'objet ni d'une analyse poussée ni d'une stratégie spécifique et systématique.

Seule une très faible amélioration des parts modales en faveur des TP et de la mobilité douce est envisageable : peu de mesures permettent de maîtriser, et ceci de manière sensible, le TIM. La stratégie paysagère qui vise à préserver et valoriser les espaces paysagers manque de concrétisation.

Lors de l'évaluation de la 3<sup>e</sup> génération, la Confédération prend en considération l'avancement de la mise en œuvre des mesures des générations précédentes ainsi que le compte rendu y relatif. Des carences dans l'un ou l'autre peuvent se traduire par une réduction d'un ou deux points de la note d'utilité du PA. Dans le présent cas, une déduction d'un point est faite pour le projet d'agglomération de Delémont. En effet, outre certaines lacunes dans le compte rendu de mise en œuvre, l'efficacité du projet est fortement péjorée par les retards pris dans la mise en œuvre des mesures des générations précédentes.

En raison de la trop faible efficacité du projet d'agglomération, il est proposé au Parlement de ne pas cofinancer les mesures et paquets de mesures dans le cadre de la 3<sup>e</sup> génération.

Des informations supplémentaires pour les mesures individuelles et leur priorisation du projet d'agglomération de Delémont effectuée par la Confédération sont présentées en annexe.

### 3 Respect des exigences de base

Comme le stipulent en substance les directives DETEC, six exigences de base (EB)<sup>3</sup> doivent être remplies pour que le projet d'agglomération puisse prétendre à un cofinancement par la Confédération.

Le projet d'agglomération doit remplir toutes ces exigences. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille du projet d'agglomération<sup>4</sup>.

Après examen du projet d'agglomération, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

#### Synthèse

Le projet d'agglomération de Delémont de 3<sup>e</sup> génération a été élaboré et porté par une entité responsable clairement définie et institutionnalisée sous forme de syndicat d'agglomération. Le projet présente par ailleurs une bonne analyse, avec d'une part un diagnostic par thème synthétisant bien les forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action, et d'autre part un diagnostic transversal. Néanmoins, la vision proposée par le projet est trop générale et manque de concrétisation. Sa représentation spatiale très schématique, manque de précision. Elle aurait pu notamment intégrer les éléments structurants relatifs à la mobilité. De même, les stratégies sectorielles auraient pu mieux démontrer et expliquer comment les différents concepts répondent concrètement aux objectifs définis.

#### Exigences de base 1 et 2

- EB 1 : démarche participative
- EB 2 : définition d'un organisme responsable

Les exigences de base 1 et 2 concernant la démarche participative et la définition d'un organisme responsable sont remplies.

#### Points forts :

- Le syndicat d'agglomération constitue une entité responsable clairement définie et bien consolidée sur les plans institutionnel et technique. Il fonctionne comme une collectivité publique fondée sur une base légale cantonale et sur une votation populaire, ce qui renforce sa légitimité politique et démocratique. Il assume un rôle important dans le projet, et de façon plus générale, dans l'ensemble des tâches nécessaires au fonctionnement de l'agglomération.
- Le canton et les communes sont bien impliqués dans l'élaboration du PA, ce qui permet d'en assurer la consolidation politique et technique du projet et son appropriation à tous les échelons.
- La participation de la population a été effectuée dans le cadre du plan directeur régional, avec un questionnaire et la mise en ligne du rapport. En plus, une information en Assemblée d'agglomération et une information dans chaque assemblée communale ont été organisées.

#### Points faibles :

- Un résumé des résultats les plus importants de la démarche participative aurait pu être directement intégré dans le PA pour montrer comment les différentes prises de position ont été traitées.

#### Exigences de base 3, 4 et 5

- EB 3 : analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action
- EB 4 : développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil conducteur) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation
- EB 5 : description et argumentation de la priorisation des mesures

<sup>3</sup> Si un rapport d'examen préalable a été établi, seul le chapitre 3 contient des compléments spécifiques à l'agglomération.

<sup>4</sup> Cf. directives du DETEC, p. 25, point 3.4.

Les exigences de base 3 à 5 concernant l'analyse, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et le développement de mesures ainsi que les données relatives aux indicateurs MOCA (valeurs cibles) sont remplies.

Points forts :

- L'analyse repose sur un double diagnostic qui représente une bonne base de réflexion. Chaque thème fait l'objet d'un diagnostic spécifique, qui synthétise les forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action. Un diagnostic transversal complète de façon adéquate la vision d'ensemble de la situation.
- La synthèse du PA présentée au début du rapport permet de saisir rapidement les thèmes essentiels du projet et d'avoir un premier aperçu global des stratégies.
- Le PA s'appuie sur une vision territoriale volontariste avec 4 lignes directrices transversales qui visent à répondre aux enjeux identifiés dans le diagnostic. Le lien entre lignes directrices et objectifs stratégiques est résumé dans un tableau aisément compréhensible.
- Pour chaque objectif stratégique, les objectifs correspondant du plan directeur régional sont résumés et mis en évidence en gris à la fin de chaque sous-chapitre.
- Le PA traite le domaine de l'énergie avec la labélisation « Cité de l'énergie » de l'agglomération.

Points faibles :

- Les enjeux et les points faibles sont souvent identifiés de façon trop générale dans le PA.
- Les stratégies sont trop générales dans le PA pour démontrer comment les différents concepts qui en découlent répondent concrètement aux objectifs définis.
- Une cartographie des points faibles aurait permis de donner une vision d'ensemble des secteurs nécessitant des interventions.
- La vision proposée par le projet manque de concrétisation et de clarté. Sa représentation spatiale notamment manque de précision et n'intègre pas les éléments relatifs à la mobilité.
- Les passages relatifs aux indicateurs MOCA sont répartis à différents endroits du rapport. Un chapitre spécifique faciliterait la lecture et permettrait de saisir rapidement les messages-clés.
- Les mesures découlant de planifications supérieures et ayant une forte incidence sur le territoire de l'agglomération auraient pu être mieux justifiées. Par exemple, le projet ne montre pas les incidences de la route de contournement projetée ni dans quelle mesure les mesures du PA sont cohérentes avec cette mesure d'ordre supérieur.

**Exigence de base 6**

- EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> générations est documentée dans le compte rendu de mise en œuvre et les aspects formels (chapitre 6 des directives DETEC) ont été respectés. Dans ces conditions, l'exigence de base 6 est remplie.

Points forts :

- Le PA est ancré dans une planification liante (plan directeur régional de l'agglomération de Delémont). La compatibilité avec le Plan directeur cantonal et avec le Plan directeur régional d'agglomération est expliquée.
- Le montant des coûts des mesures infrastructurelles a été estimé. La répartition du financement entre les acteurs concernés ainsi que la mention d'un éventuel financement fédéral (sans en préciser le montant) sont indiquées.
- Un compte rendu de mise en œuvre des mesures des générations précédentes est établi au chapitre 6. Une cartographie des mesures réalisées a été réalisée, à l'exception cependant des mesures abandonnées.

Points faibles :

- La mise en œuvre, son organisation ainsi que le suivi du monitoring ne sont pas explicités dans le PA.
- Les informations relatives à l'état d'avancement des mesures se trouvent à différents endroits du rapport ; ainsi, il est difficile d'obtenir rapidement une vue d'ensemble.



## 4 Evaluation de l'efficacité du projet

La procédure visant à évaluer l'efficacité du projet est décrite dans les directives du DETEC (notamment aux points 2, 3.5 et 4.5)<sup>5</sup>. Elle met en balance l'utilité du projet d'agglomération et son coût. L'utilité et le coût sont rapportés à la taille de l'agglomération (nombre d'habitants additionné au nombre de salariés pondéré à 0,5) et à ses spécificités<sup>6</sup>.

Pour évaluer l'utilité, l'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminante. Celle-ci est mesurée sur la base de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs formulés (amélioration de la qualité du système de transport, développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, accroissement de la sécurité du trafic) à l'article 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin<sup>7</sup>).

L'évaluation de l'utilité du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération porte sur les mesures suivantes :

- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, selon priorisation établie par la Confédération (Annexe 1) ;
- mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (Annexe 1) ;
- mesures de la liste B du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, selon priorisation établie par la Confédération (Annexe 1) ;
- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations, qui sont intégrées à l'accord sur les prestations correspondant (mesures cofinçables et non cofinçables ainsi que les mesures assumées entièrement par l'agglomération ; points 3.1–3.3 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles autres mesures pertinentes, qui ont été mises en œuvre ou dont la mise en œuvre a démarré pendant les périodes concernées (2011–2014 et 2015–2018)<sup>8</sup>.

D'autres mesures (co)finçables par la Confédération telles que visées au Tableau A-8 (Annexe 1), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

L'évaluation de l'utilité se fonde également sur le compte rendu de mise en œuvre (état de la mise en œuvre des mesures issues des projets d'agglomération des générations antérieures, élaboration de mesures sur la base des projets d'agglomération des générations antérieures).

Le coût se compose de l'ensemble des coûts induits par la mise en œuvre des mesures de type A et B priorisées par la Confédération du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération mais également du coût des mesures cofinçables de priorité A prévues par les accords sur les prestations de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 65, point 4.5

<sup>6</sup> Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5, et p. 67, point. 4.5.2.

<sup>7</sup> RS 725.116.2

<sup>8</sup> Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5.1.

<sup>9</sup> Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

## 4.1 Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Evaluation motivée</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p><b>Points forts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dans la continuité des générations précédentes, le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (PA) propose un concept convaincant d'amélioration de l'offre en transports publics (bus) permettant de (mieux) desservir les trois pôles de développement et en particulier la ZARD. Sont envisagés une augmentation des cadences à la demi-heure voire au quart d'heure, une meilleure coordination avec les horaires ferroviaires, le développement de lignes transversales et des prolongements de lignes. Les mesures infrastructurelles qui en découlent peuvent être mises en place indépendamment des mesures d'ordre supérieur.</li> <li>▪ En termes de mobilité douce (MD), le PA s'inscrit également dans la lignée des générations précédentes en proposant de poursuivre le développement de réseaux cyclable et piétonnier continus, denses et attrayants. Les nouveaux franchissements des voies ferrées améliorent l'accessibilité des zones de développement et raccourcissent les temps de trajet.</li> <li>▪ La création de stationnement vélos aux différentes interfaces transports publics (TP) favorise l'intermodalité.</li> <li>▪ Le projet poursuit la requalification systématique des traversées de localité (Courroux, Courrendlin et Develier) de manière à favoriser la cohabitation des différents usagers dans l'espace public, et à améliorer les conditions de déplacement pour les piétons et les cyclistes tout en incitant à un report de trafic sur l'autoroute A16.</li> <li>▪ Les mesures prévues à la gare de Delémont avec l'amélioration de l'accessibilité MD ainsi que la valorisation du côté sud de la gare renforcent l'attractivité de la principale interface multimodale de l'agglomération.</li> </ul> <p><b>Points faibles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La vision globale et multimodale du système de transport reste encore non suffisamment claire et lisible dans le PA. Le projet d'agglomération semble répondre de manière sectorielle aux différents problèmes ponctuels identifiés.</li> <li>▪ Le projet n'analyse pas de façon systématique le fonctionnement du réseau TP ou les problèmes liés à la fluidité du trafic. A l'exception de quelques insertions dans les giratoires, le PA ne propose donc pas de mesures fortes permettant d'améliorer la régularité horaire, la vitesse commerciale ou l'image des TP.</li> <li>▪ En termes de réseau routier, la stratégie de gestion du transport individuel motorisé (TIM), découlant de l'objectif T3 du projet, n'est globalement pas assez aboutie. Bien que ce point ait déjà été relevé lors des deux évaluations précédentes, aucune mesure n'est proposée dans le cadre du PA qui permette de mieux maîtriser les flux ou d'influencer la demande.</li> <li>▪ Une hiérarchie routière a certes été définie, celle-ci ne se traduit toutefois pas en mesures concrètes, à l'exception de la mesure 1.4a3 pour le centre-gare, dans la partie centrale de l'agglomération. Enfin, le projet ne propose pas systématiquement de modération de trafic dans les quartiers résidentiels dans l'ensemble de l'agglomération afin de protéger les secteurs plus sensibles.</li> <li>▪ La situation critique à l'entrée sud-est de l'agglomération ne trouve pas de solutions satisfaisantes à ce stade. Le nouvel accès routier à la zone de Confluence n'est pas suffisamment intégré dans un concept global d'accessibilité.</li> <li>▪ L'analyse des lacunes du réseau et des endroits dangereux pour la mobilité douce n'a pas été effectuée et il ne ressort pas clairement du projet si tous les points peuvent être résolus.</li> </ul>

- La gestion du stationnement n'est pas envisagée de façon systématique sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Par ailleurs, la stratégie s'arrête à des principes généraux, comme par exemple ne pas augmenter le nombre de places ou introduire un système de guidage sur les parkings publics.
- L'extension du P+R au sud de la gare va à l'encontre de la stratégie visant à proposer un transbordement le plus en amont possible des centres.

---

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

**Points forts**

- Le projet d'agglomération propose de façon générale une coordination adéquate entre les transports et l'urbanisation et poursuit la stratégie d'urbanisation des générations précédentes. En effet, le projet favorise une concentration des équipements, des emplois et les installations à forte fréquentation dans la zone de Confluence. Cependant, il ne traite pas explicitement et spécifiquement de la priorisation des développements au sein de ce périmètre, alors que cette problématique avait déjà été identifiée dans le projet de 2<sup>e</sup> génération.
- La qualité des espaces publics est améliorée par les requalifications systématiques des traversées de localité, l'extension de la zone de rencontre au centre de Delémont et la réhabilitation des centres anciens. Cette dernière mesure manque cependant encore de concrétisation.

**Points faibles**

- A l'échelle de l'agglomération, le projet ne répond pas à l'objectif de densification des secteurs déjà bâtis. L'activation des potentiels de densification dans des bâtiments à réhabiliter et la densification des parcelles déjà construites – dont la taille et la localisation ne sont pas définies - n'ont en effet pas été étudiées de façon approfondie. Le projet ne définit pas de densités minimales plus ambitieuses que celles fixées dans le plan directeur cantonal (PDCn) et ceci bien que la majorité de la croissance cantonale soit prévue dans l'agglomération de Delémont. Enfin, les besoins en nouvelles zones à bâtir sont justifiés sur la base de scénarios de densité faible.
  - Malgré un objectif général, le PA ne fournit que peu d'information sur les sites stratégiques : notamment leur potentiel d'accueil, leur classe de desserte ainsi que leur horizon de réalisation ne sont pas précisés. La question des sites stratégiques n'est donc que peu concrétisée dans le PA.
  - Le projet ne présente pas de stratégie spécifique visant à limiter durablement le risque de mitage du territoire découlant de l'amélioration de l'accessibilité TIM grâce à l'autoroute.
  - Le projet d'agglomération se contente de se référer brièvement aux autres instruments de planification pour la définition des limites d'urbanisation. L'articulation claire entre ces différents instruments et le PA n'est pas explicite.
  - L'identification des campagnes d'agglomération reste une mesure relativement vague mais constitue cependant une première étape pour la préservation des espaces ouverts. Or, l'agglomération n'a pas encore défini les différentes étapes nécessaires pour concrétiser cette mesure.
-

---

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

**Points forts**

- Diverses mesures contribuent à une amélioration locale et modérée de la sécurité dans l'agglomération. On peut notamment mentionner les requalifications systématiques des traversées de localité, l'extension de la zone de rencontre au centre de Delémont ou les accès MD au territoire de Confluence.

**Points faibles**

- Le PA ne comporte pas de stratégie spécifique orientée sur la sécurité. L'analyse des points noirs reste très succincte et ne débouche pas sur des propositions claires. Seuls les points noirs situés dans les localités sont traités dans le cadre des requalifications d'axes.
- En dehors des centres et principalement en périphérie de Delémont, les aménagements restent en effet majoritairement conçus pour l'écoulement du trafic. Le projet n'arrive donc pas à infléchir positivement et de manière importante le sentiment de sécurité dans l'espace public.

---

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

**Points forts**

- Le PA participe à une amélioration modérée de la situation en matière de bruit. Y contribuent les réaménagements systématiques des traversées de localité et l'extension de la zone de rencontre à Delémont.
- Le projet fait état d'une volonté de renforcer les centres et les campagnes d'agglomération ce qui permettrait de minimiser la consommation de nouvelles surfaces pour le développement urbain. Néanmoins, le PA propose de nouvelles mises en zone.

**Points faibles**

- Le PA ne propose que peu de mesures permettant de maîtriser de manière sensible le TIM dans l'agglomération, qui reste encore largement favorable à l'utilisation de l'automobile. Ainsi, les parts modales vont faiblement évoluer en faveur des TP et de la MD, et la pollution de l'air ne va pas diminuer de façon sensible.
- La mise en réseau des espaces publics structurants et la trame verte proposées par le projet manquent de concrétisation. Le développement des espaces verts en ville ne fait pas l'objet d'un concept propre au PA.
- Les principes et dispositions concernant les surfaces d'assolement (SDA) sont contradictoires. Le PA édicte la protection des SDA en s'appuyant sur le PDCn et le plan directeur régional qui cependant permettent l'utilisation de SDA sous la condition d'une densité minimale, qui est par ailleurs plutôt basse.

---

CMO: Compte rendu de mise en oeuvre

**Points forts**

- La cohérence des mesures est donnée d'une génération à l'autre (fil conducteur) et le PA tient compte de façon adéquate des mesures des générations précédentes. Un tableau de synthèse liste l'ensemble des mesures des trois générations en donnant l'état d'avancement.
- Des informations complémentaires sont fournies là où elles sont nécessaires et l'état d'avancement des mesures des générations précédentes est illustré par une carte.

**Points faibles**

- La mise en oeuvre des mesures infrastructurelles des générations précédentes est clairement insuffisante.
  - La mise en oeuvre des mesures relatives à l'urbanisation et au paysage n'a pas avancé de manière suffisante.
-

- Les retards (légers ou importants) sont dus à des difficultés de financement. Les retards pour les mesures des générations précédentes dont la réalisation est prévue au-delà de 2019 ne sont en général pas clairement documentés et ceci malgré un bilan de mise en œuvre figurant dans les fiches de mesure.
- Aucune alternative n'est proposée pour la mesure phare du PA1 (modération du centre et du secteur de la gare). Les effets escomptés de cette mesure sont donc reportés. Il est par ailleurs à relever que les justifications affichées dans le tableau de mise en œuvre et les motifs du retard mentionnés dans la fiche de mesure divergent.
- L'état d'avancement des mesures n'est que brièvement décrit dans le rapport de mise en œuvre. De manière générale, les informations sont ventilées à différents endroits du rapport; il est ainsi compliqué d'avoir une vue d'ensemble de la situation. Enfin, la délimitation de certaines mesures du PA par rapport aux générations précédentes n'est pas toujours évidente (p. ex. mesure « Parkings en périphérie du centre »).
- Au vu du compte rendu de mise en œuvre et de l'état d'avancement des mesures des générations précédentes, l'utilité du projet est réduite d'un point.

Tableau 4-1

L'évaluation qui a été réalisée a mis en évidence l'utilité suivante, exprimée en points :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (-1 à 3 points)	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (-1 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (-1 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (-1 à 3 points)	1
CMO: Compte rendu de mise en oeuvre (-2 à 0 points)	-1
<b>Total de points (utilité)</b>	<b>3</b>

Tableau 4-2

## 4.2 Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. annexe 1 pour la liste A et la liste B) s'établissent à 29,83 millions de CHF y compris 12,27 millions de CHF pour les mesures forfaitaires auxquels s'ajoutent 32,74 millions de CHF au titre des mesures de la liste A des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations. Ces coûts sont jugés moyens pour une petite agglomération.

L'efficacité du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité calculée au point 4.1 et le coût total.

Utilité (selon  
tableau 4-2)

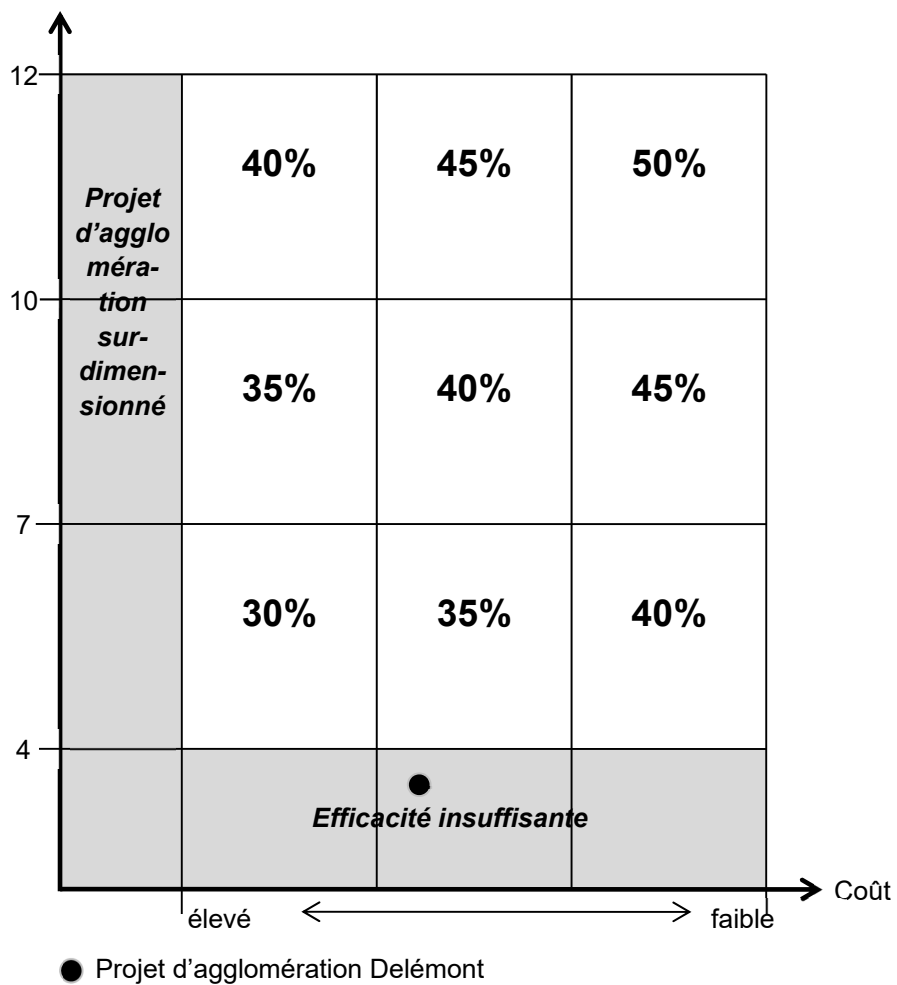


Figure 4-1

## 5 Examen de la priorisation des mesures

En raison de la trop faible efficacité du projet d'agglomération, la Confédération ne prévoit pas de moyens pour le cofinancement de mesures d'infrastructures pour la 3<sup>e</sup> génération. Afin de permettre une meilleure compréhension des résultats de l'évaluation, l'examen de l'ordre de priorité des mesures individuelles est cependant présenté en annexe.

## 6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

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

#### 6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence les parties infrastructurelles rail et route du plan sectoriel des transports, avec les plans de mesures et avec les inventaires a été vérifiée. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement. De plus amples informations à ce sujet sont disponibles dans l'annexe 1.

## 7 Remarques quant au développement du projet d'agglomération

Les projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération déposés le 30 septembre 2016 / le 31 décembre 2016 sont la base de la troisième phase de libération de crédits en provenance du fonds d'infrastructure, respectivement du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à partir de 2019. Après l'entrée en vigueur de la LFORTA, les Chambres fédérales se prononceront en principe tous les quatre ans au sujet d'une nouvelle libération de crédits.

Le rapport d'examen met en exergue les points forts et les points faibles du projet d'agglomération considéré pour ce qui est des exigences de base et des critères d'efficacité (chapitres 3 et 4). Le projet d'agglomération **Delémont** de la prochaine génération devrait s'employer à éliminer les points faibles ainsi identifiés et à conserver, voire consolider, les points forts.

Les mesures d'urbanisation et de transport ne faisant pas partie du projet d'agglomération se révélant indispensables après le dépôt du projet d'agglomération sont à planifier de manière à ce que l'efficacité du projet s'en trouve maximisée et à intégrer à une prochaine génération de projets d'agglomération. Elles seront présentées et expliquées dans le rapport soumis à la Confédération.

## ANNEXE 1

En raison de la trop faible efficacité du projet d'agglomération, la Confédération ne prévoit pas de moyens pour le cofinancement de mesures d'infrastructurales pour la 3<sup>e</sup> génération. Afin de permettre une meilleure compréhension des résultats de l'évaluation, l'examen de l'ordre de priorité des mesures individuelles est cependant présenté en annexe.

En tenant compte de tous les projets d'agglomération déposés et des moyens disponibles, la Confédération examine la priorisation des mesures établie par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les directives du DETEC<sup>10</sup>. Cette procédure comporte les étapes suivantes :

- adaptation des mesures
- détermination des mesures non cofinancées
  - mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage
  - mesures non cofinancées relevant des transports
  - prestations assumées entièrement par l'agglomération
  - mesures ne relevant pas du projet d'agglomération
- détermination des mesures non (co)financées par d'autres fonds fédéraux
- détermination des mesures à priorité modifiée A/B/C
- détermination des mesures présentant une priorité A ou B après examen par la Confédération
  - Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2019-2022.
  - Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé.
- détermination des mesures présentant une priorité C et un besoin d'action après examen par la Confédération (mesures C\*)

Les mesures auxquelles l'agglomération a attribué le niveau de priorité C ne sont pas évaluées par la Confédération.

### Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition de la mesure
6711.3.039	3.02	Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont	<p>Les mesures suivantes sont considérées individuellement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 6711.3.058, Nouvelle liaison de mobilité douce à l'est de Delémont, 4,36 mio PA, mesure forfaitaire, Priorité Liste A selon la Confédération</li> <li>▪ 6711.3.059, Nouvelle liaison routière à l'est de Delémont, 9,26 mio PA, Priorité Liste C* selon la Confédération</li> </ul>

<sup>10</sup> Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 57, point 4.4



<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition de la mesure</i>
6711.3.050	3.80	Stationnement vélos aux interfaces de transports publics	<p>Les mesures suivantes sont considérées individuellement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 6711.3.060, Stationnement vélos aux interfaces de transports publics A, 0,23 mio PA, mesure forfaitaire, Priorité Liste A selon la Confédération</li> <li>▪ 6711.3.061, Stationnement vélos aux interfaces de transports publics B, 0,12 mio PA, mesure forfaitaire, Priorité Liste B selon la Confédération</li> <li>▪ 6711.3.062, Stationnement vélos aux interfaces de transports publics C, 0,12 mio PA, mesure forfaitaire, Priorité Liste C selon la Confédération</li> </ul>

Tableau A-1

Les mesures suivantes sont rassemblées en paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

#### **Paquet MD Liste A (mobilité douce)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6711.3.004	1.14a	Itinéraire cyclable gare Sud – ZARD, Delémont	0.46
6711.3.005	1.16a	Itinéraire cyclable Courroux – ZARD	0.65
6711.3.021	1.47	Traversée de la localité, Rossemaison	2.31
6711.3.032	2.14c	Itinéraire cyclable entre routes de Delémont et Courroux	0.65
6711.3.042	3.05	Liaison de mobilité douce Gros-Seuc – Morépoint et gare	0.74
6711.3.048	3.21	Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin	0.28
6711.3.058	3.02	Nouvelle liaison de mobilité douce à l'est de Delémont (Split)	4.36
6711.3.060	3.80	Stationnement vélos aux interfaces de transports publics A	0.23

Tableau A-2

#### **Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6711.3.025	1.4a3	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier	4.66
6711.3.036	2.205a	Traversée de la localité, Develier, étape 1	0.74

Tableau A-3

**Paquet MD Liste B (mobilité douce)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6711.3.006	1.1b2	Parking vélo et vélostation à Delémont - étape 2	0.83
6711.3.034	2.201b	Parkings à vélo, Delémont, étape 2	0.27
6711.3.061	3.80	Stationnement vélos aux interfaces de transports publics B	0.12

Tableau A-4

**Paquet VSR Liste B (valorisation de l'espace routier)**

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6711.3.017	1.3b	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, étape 2	1.96
6711.3.037	2.205b	Traversée de la localité, Develier, étape 2	0.48

Tableau A-5

**Mesures non cofinancées****Mesures non cofinancables par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'article 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier [OUMin ; RS 725.116.21]) et des compléments apportés par les directives du DETEC (points 3.6 et 4.4.1), les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles doivent être mises en œuvre dans les délais prévus.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Mesures d'urbanisation			
6711.3.054	3.84	Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens	As
6711.3.055	3.85	Campagne d'agglomération	As
6711.3.056	3.86	Labellisation Cité de l'énergie de l'agglomération	As
6711.3.057	3.87	Secteurs de développement stratégique des zones d'activités	As

Tableau A-6

**Mesures ne relevant pas du projet**

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
6711.3.027	1.4c	Parkings en périphérie du centre, Delémont	Les parkings d'accès aux gares centrales sont liés aux trajets de grande distance. Leur effet n'est pas pertinent voire contreproductif pour le trafic d'agglomération, dans la mesure où ils peuvent concurrencer les offres développées sur les TP ou la MD. S'ils sont réalisés, ces parkings doivent être autofinancés par les recettes du stationnement.
6711.3.035	2.202	Itinéraire cyclable Châtillon – Rossemaison	La mesure est située hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.
6711.3.040	3.03	Réaménagement du passage inférieur de la gare, Delémont	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et n'a pas d'influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6711.3.046	3.10	Système de gestion intelligente du stationnement, Delémont	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et n'a pas d'influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6711.3.049	3.42	Liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon	La mesure est située hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.
6711.3.051	3.82	Infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et n'a pas d'influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6711.3.052	3.83	Système de vélos en libre-service	Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le FORTA.

Tableau A-7

### Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération ;
- mesures dont le Conseil fédéral propose le financement dans son message sur l'étape d'aménagement 2030 rail du PRODES ou qui figurent dans les modules 2 et 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU)

Les mesures prévues à l'horizon C ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessous.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
6711.3.019	1.43	Halte ferroviaire à Soyhières
6711.3.020	1.44b	Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt
6711.3.053	Hors PA	Route nationale H18, Delémont - Bâle

Tableau A-8

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

### Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la plausibilité des priorités établies par les organismes responsables, de leur rapport coût – utilité et de leur degré de maturité, conformément aux directives du DETEC (point 4.4), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio de CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
<b>A → C*</b>				
6711.3.059	3.02	Nouvelle liaison routière à l'est de Delémont	9.26	Degré de maturité : insuffisant et rapport coût - utilité : insuffisant.  Des études plus approfondies doivent être menées et un concept global d'accessibilité doit être élaboré pour démontrer l'utilité de la liaison routière et pour développer des mesures de gestion du trafic sur les giratoires surchargés.
<b>B → C</b>				
6711.3.012	1.34	Route A16 – Communance, Courtételle	0.00	Degré de maturité : insuffisant  Les coûts de cette mesure doivent être déterminés. De plus, des conflits potentiels en terme de fragmentation des milieux naturels, d'atteintes à la végétation des rives de la Sorne et aux prairies et pâturages secs (PPS) d'importance nationale N°3060 sont à résoudre.

Tableau A-9

**Listes A, B et C\* après vérification de la priorisation****Liste A**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coûts (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coûts (mio CHF) 2016*</i>	<i>Contrib. fédérale **</i>
6711.3.010	1.26a	Traversée Nord – Sud de Courrendlin	9.26	9.32	0.00
6711.3.038	3.01	Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont	7.87	7.87	0.00
6711.3.045	3.09	Rebroussement de bus à la Ballastière	0.09	0.09	0.00
6711.3.047	3.11	Rebroussement pour les bus à la Communance	0.28	0.28	0.00
6711.3.063	-	Paquet MD Liste A	6.26	5.95	0.00
6711.3.064	-	Paquet VSR Liste A	5.83	2.66	0.00
<b>Somme</b>			<b>29.59</b>	<b>26.17</b>	<b>0.00</b>

Tableau A-10 \* Prix d'avril 2016 ; \*\* Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2019–2022, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé. A la date d'envoi du présent rapport d'examen (le 14 septembre 2018), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération<sup>11</sup>:

**Liste B**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coûts (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coûts (mio CHF) 2016*</i>	<i>Contrib. fédérale **</i>
6711.3.065	-	Paquet MD Liste B	1.22	1.22	0.00
6711.3.066	-	Paquet VSR Liste B	2.44	2.44	0.00
<b>Somme</b>			<b>3.66</b>	<b>3.66</b>	<b>0.00</b>

Tableau A-11 \*Prix d'avril 2016 ; \*\* Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement

La **liste C\*** ci-après contient les mesures classées en priorité C par la Confédération. Si cette dernière reconnaît, sur le principe, un besoin d'action, le rapport coût – utilité ou le degré de maturité des mesures proposées ne justifie pas leur intégration à la liste A ou B (mesures dites C\*).

**Liste C\***

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio de CHF) selon PA</i>
6711.3.059	3.02	Nouvelle liaison routière à l'est de Delémont	9.26

Tableau A-12

<sup>11</sup> Cf. directives du DETEC, p. 73, point 5.3.

### Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive).

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. rapport examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Conflits potentiels</i>
6711.3.005	1.16a	A-2	Itinéraire cyclable Courroux – ZARD	A	Espace réservé aux eaux (art. 36a LEaux) ; végétation des rives, cordon boisé et paysage
6711.3.048	3.21	A-2	Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin	A	Espace réservé aux eaux (art. 36a LEaux).
6711.3.057	3.87	A-6	Secteurs de développement stratégique des zones d'activités	As	IBN JU 800 "Le Tayment" et PPS n°3060 "Grands Prés"

Tableau A-13

### Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures infrastructurelles qui relèvent de la planification directrice cantonale et qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures inscrites dans la liste A doivent être dans la catégorie « coordination réglée », et la catégorie « coordination en cours » est recommandée pour les mesures de la liste B. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

#### Liste A :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau A-14

#### Liste B :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau A-15

Les mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice et intrinsèquement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A doivent avoir été approuvées avec un état de « coordination réglée » avant la conclusion de l'accord sur les prestations.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>	<i>Horizon temporel</i>
Aucune mesure dans cette catégorie					

Tableau A-16

Les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice doivent en principe être ancrées dans le plan directeur et être approuvées au plus tard à l'issue de la période de quatre ans couverte par l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT<sup>12</sup>). La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

### **Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur**

Lorsque la Confédération alloue des subventions en faveur de mesures contenues dans le projet d'agglomération, elle exige que celles-ci soient conformes au(x) plan(s) directeur(s) approuvé(s) par le Conseil fédéral (art. 30 LAT). Si le contexte évolue et que cela induit des répercussions importantes sur le règlement d'affectation – comme cela a été le cas avec la révision de la LAT – il convient d'attendre que le plan directeur ait été adapté avant de confirmer définitivement la contribution dans l'accord sur les prestations lié au projet d'agglomération. L'adaptation du/des plan(s) directeur(s) à la LAT révisée doit être faite d'ici au 30 avril 2019, sans quoi aucune nouvelle zone à bâtir ne pourra être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral (art. 38a, al. 1 et 3, LAT).

Le plan directeur de la république et du canton du Jura remanié conformément à la LAT révisée n'a pas encore été approuvé par le Conseil fédéral. La Confédération doit ainsi fonder son examen du projet d'agglomération sur une base de planification dont le contenu n'est pas encore définitif et est donc encore susceptible d'évoluer. Le présent rapport d'examen s'entend donc sous réserve de l'approbation du plan directeur.

Le plan directeur de la république et du canton du Jura remanié conformément à la LAT révisée a déjà fait l'objet d'un examen préalable par la Confédération. Le présent rapport d'examen est donc établi sous réserve que le plan directeur adopté par le canton soit conforme au droit fédéral (et notamment au projet ayant fait l'objet de l'examen préalable et au rapport d'examen préalable établi par la Confédération) et soit conforme audit rapport d'examen.

L'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération ne pourra être conclu que lorsque le plan directeur conforme au présent rapport d'examen aura été approuvé par le Conseil fédéral.

<sup>12</sup> RS 700.1

## ANNEXE 2

### Liste des mesures des contributions fédérales forfaitaires

L'annexe 2 présente les mesures comparativement bon marché de mobilité douce, de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation de l'espace routier. Pour ces mesures, des coûts standardisés sont calculés afin qu'une base de comparaison adaptée soit disponible pour évaluer ces mesures et leur octroyer des contributions forfaitaires.

#### Paquet MD Liste A (mobilité douce)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.1	375	Nombre	662	0%	5%	0	0
Aires de stationnement de vélos cat.2	70	Nombre	1'080	0%	5%	0	0
Marquages des passages pour piétons	9	Nombre	1'920	0%	5%	0	0
Îlots de protection pour piétons avec élargissement de la chaussée	2	Nombre	32'400	0%	5%	0	0
Passerelle	100	m2	3'996	0%	5%	0	0
Cheminevements MD cat.1	750	m	389	0%	5%	0	0
Cheminevements MD cat.2	1'550	m	773	0%	5%	0	0
Cheminevements MD cat.3	425	m	1'858	0%	5%	0	0
Cheminevements MD cat.4	1'360	m	2'335	0%	5%	0	0

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.00
---------------------------------------	------

Tableau A17-a



**Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)**

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Val. rout.	10'240	m2	288	0%	10%	0	0

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.00
---------------------------------------	------

Tableau A17-b