

## **Note d'accompagnement des deux demandes de crédits d'étude concernant le projet d'agglomération de Delémont**

### **1. BREF RAPPEL HISTORIQUE SUR LE PROJET D'AGGLOMERATION DE DELEMONT**

Le processus de constitution du projet d'agglomération a été lancé en 2003, suite à la publication des résultats du recensement fédéral attribuant à Delémont le statut d'agglomération. Les premières études ont été lancées rapidement et se sont traduites, notamment, par les phases principales suivantes :

- **2004** : engagement des communes dans le processus de constitution de l'agglomération ;
- **2005** : ratification par le Parlement jurassien du plan directeur cantonal et notamment des fiches relatives au projet d'agglomération ;
- **2006** : signature d'une convention entre les communes et le Canton fixant le cadre général de l'agglomération et des études à poursuivre ;
- **2007** : adoption de la charte et du programme d'actions par les communes et approbation par le Gouvernement jurassien ; transmission de l'ensemble du dossier en fin d'année à la Confédération, avec le catalogue de toutes les mesures retenues dans les différentes communes ;
- **2008** : poursuite des études dans les différents domaines prioritaires (institutionnalisation, transports publics, aménagement du territoire et urbanisme, réseaux d'eau notamment) ;
- **Fin 2008** : prise de position de la Confédération et décision de subventionner les projets retenus prioritairement à hauteur de 40 %.

### **2. PRISE DE POSITION DE LA CONFEDERATION SUR LE PROJET D'AGGLOMERATION**

Le projet d'agglomération de Delémont est l'un des 26 projets (parmi 30) retenus par le Conseil fédéral qui pourra bénéficier d'une contribution financière importante pour améliorer ses infrastructures. Il bénéficiera d'un taux de 40 %, soit le taux le plus élevé attribué par la Confédération. Le rapport coût-utilité et les mesures prises antérieurement ont été déterminants. Le projet concerne un investissement total de 27.5 millions de francs réparti sur deux périodes, de 2011 à 2014 et de 2015 à 2018.

Le projet d'agglomération, piloté par le Canton et porté conjointement par les 10 communes de l'agglomération, a été bien noté par l'administration fédérale puisque le taux du cofinancement se monte à 40 %. Si la Confédération reconnaît que les orientations autour des transports publics s'accompagnent de nombreuses mesures de requalification routière permettant d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain, il constate cependant qu'un effort doit encore être accompli en faveur de mesures visant à garantir un développement vers l'intérieur du tissu urbain mieux en adéquation avec le développement des transports publics.

Dans son appréciation de la situation, la Confédération a pris en compte les mesures déjà engagées par le Canton et les communes, mesures qui ont permis d'atteindre un niveau supérieur à la moyenne pour une agglomération de petite taille. Il s'agit notamment de la route de distribution urbaine (RDU) qui a permis des requalifications importantes au centre (Vieille Ville notamment) et à la gare de Delémont, 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.

### **3. PROJETS ACCEPTES POUR UN FINANCEMENT DE 40 % PAR LA CONFEDERATION**

La Confédération entre en matière sur une part importante des objets proposés, pour un coût d'investissement de 27.5 millions de francs, pour les listes A et B (deux degrés de priorités). Sur la base de l'impact des projets (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux des contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés. Les objets suivants sont retenus concernant la ville de Delémont :

**Liste A : projets à réaliser durant la période 2011 - 2014**

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA <sup>1)</sup>	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale
1a	Pôle d'échange (gare routière)	5.0	4.2	1.7
4a1	Centre gare (étape 1)	3.5	3.0	1.2
12	Itinéraire cyclable sur route de Courroux, porte d'entrée Est	2.5	2.1	0.9
1b	Gare de Delémont, parking vélo et vélostation	0.3	0.3	0.1
10	Itinéraire cyclable Delémont - Soyhières sur rive droite de la Birse	0.3	0.3	0.1
	<b>Total</b>	<b>11.6</b>	<b>9.9</b>	<b>4</b>

<sup>1)</sup> PA : projet d'agglomération

\*Coût à l'état octobre 2005 sans TVA

Les mesures 10 et 12 ne relèvent pas de la compétence de la Ville de Delémont

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 demandera pas encore leur libération par le Parlement fédéral :

**Liste B : projets à réaliser durant la période 2015 - 2018**

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA <sup>1)</sup>	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale
4a2	Centre gare (étape 2)	3.5	3.0	1.2
41	Halte CFF Communance	3.5	3.0	1.2
39	Delémont, rue de la Communance	0.5	0.4	0.16
	<b>Total</b>	<b>7.5</b>	<b>6.4</b>	<b>2.56</b>

<sup>1)</sup> PA : projet d'agglomération

\*Coût à l'état octobre 2005 sans TVA

La mesure 41 ne relève pas de la compétence de la Ville de Delémont

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.

**4. DEMARCHE ADOPTEE ET DEROULEMENT DES DEUX ETUDES PRIORITAIRES**

Les deux études prioritaires portent sur les mesures 1a/1b et 4a1/4a2 (regroupement pour des raisons d'économies et d'efficacité).

Afin de répondre aux exigences de la Confédération, concernant le calendrier en particulier, il est indispensable de réaliser très rapidement les études d'avant-projet qui doivent se faire impérativement jusqu'à la fin de l'année 2009.

Un programme et un cahier des charges ont été établis par le Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics (UETP), en collaboration avec les partenaires concernés (CFF, Car postal, Canton, etc.), afin de bien cadrer les enjeux et les objectifs des deux études prioritaires.

La procédure de décision et les échéances suivantes ont été retenues :

- **Avril 2009** : mise au point du programme et du cahier des charges afin de lancer les études ;
- **Mai-juin 2009** : validation du cahier des charges par tous les partenaires concernés ;
- **Fin juin 2009** : adoption des crédits d'études par le Conseil de Ville ;
- **Juillet 2009** : lancement des études avec l'appui de deux équipes pluridisciplinaires regroupant toutes les compétences nécessaires (circulation, mobilité douce, transports publics, urbanisme, environnement, etc.) ;
- **Août - novembre 2009** : études sous la conduite d'un comité de pilotage composé de tous les acteurs concernés, dans le cadre d'un processus participatif et itératif ;
- **Décembre 2009** : rendu des avant-projets.

## **5. FINANCEMENT : SUBVENTIONS ATTENDUES DE LA CONFEDERATION ET DU CANTON**

Pour obtenir les contributions de la Confédération, il est indispensable d'intégrer les projets concernés dans la planification financière communale dès cette année (lancement des premières études) et en particulier dès 2011 (montants concernant les investissements).

Pour 2009, les études doivent être lancées pour les objets de la liste A, sachant qu'il faut préparer les dossiers en vue de demander les crédits nécessaires en 2010 et être prêt à débiter les premiers travaux en 2011. Si la commune n'engage pas les études nécessaires et n'est pas prête à réaliser dès 2011, les contributions de la Confédération seront perdues !

Dans ce sens, le Conseil communal a inscrit les montants suivants dans la planification financière : 0.5 mio. en 2010 et 1 mio./an dès 2011.

Toutes les études et tous les travaux retenus seront subventionnés à hauteur de 40 % par la Confédération. La participation du Canton et de tiers est négociée de cas en cas, pour chaque projet.

## **6. ETAT DES LIEUX DU PROJET INSTITUTIONNEL ET DES AUTRES ETUDES**

### **6.1. Structures actuelles**

Les deux structures suivantes ont été mises en place provisoirement afin de piloter toutes les études en cours :

- **Comité politique** : constitué des Maires des communes membres de l'agglomération, il assure la direction politique du projet ;
- **Comité opérationnel** : constitué des conseillers communaux principalement en charge des questions liées au projet d'agglomération (aménagement du territoire, transports, travaux publics, etc.), il assure le suivi des études dans les domaines pour lesquels le Comité politique lui a donné un mandat.

### **6.2. Futures institutions de l'agglomération**

Le projet prévoit un syndicat d'agglomération qui doit fonctionner comme une collectivité publique et donc assumer des tâches qui lui sont déléguées par les communes membres. Delémont et les communes environnantes forment aujourd'hui une agglomération statistique de plus de 24'000 habitants. En adhérant au syndicat d'agglomération, les communes s'engagent à réaliser un plan directeur régional d'aménagement du territoire et à collaborer dans des domaines tels que les transports, les équipements et les services, le patrimoine et le paysage, l'énergie, le développement économique ou encore la gestion administrative et technique.

Le syndicat d'agglomération sera constitué sur la base d'un scrutin populaire exigeant la double majorité des votants et des communes. Au besoin, le Gouvernement jurassien pourra contraindre une commune d'adhérer, notamment pour garantir une véritable cohésion du territoire. Le syndicat d'agglomération disposera d'une assemblée composée des conseillers communaux, ce qui, contrairement aux syndicats ordinaires, lui donnera une forte légitimité démocratique. L'organe exécutif sera composé des maires des communes membres, chacun y disposant d'une voix. Ainsi, chaque

commune aura dès lors un poids égal. De plus, le système intégrera, pour garantir les droits populaires, le droit d'initiative et le référendum obligatoire et facultatif.

L'année 2009 devrait marquer une étape importante dans le projet d'agglomération, en particulier en vue de la mise en place d'une véritable institution. Le Gouvernement jurassien a transmis le dossier au Parlement afin de modifier la Loi sur les communes et la Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire.

### **6.3. Etudes sectorielles en cours et à venir**

Concernant les études sectorielles en cours et à venir, les domaines suivants sont notamment concernés, en priorité :

- **Transports publics** : évaluation des mesures mises en place lors du dernier changement d'horaire et recadrage en fonction des problèmes et besoins constatés ;
- **Aménagement du territoire et urbanisme** : analyse des résultats de l'étude faite sur les terrains libres et disponibles ainsi que les perspectives de développement ; étude d'un plan directeur régional donnant une vision claire du développement souhaité de l'agglomération ;
- **Réseaux d'eau** : étude des possibilités d'interconnexion des réseaux d'eau et de partage des ressources disponibles, sur la base d'un questionnaire déjà réalisé ;
- **Voiries - Travaux publics** : lancement d'une analyse des possibilités de partage des ressources disponibles.

D'autres domaines seront abordés, en fonction des priorités qui seront retenues par le Comité politique.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :

La chancelière :

Pierre Kohler

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 15 juin 2009