

Hôtel du Gouvernement – Rue de l'Hôpital 2, 2800 Delémont

Hôtel du Gouvernement
Rue de l'Hôpital 2
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 72 05
chancellerie@jura.ch

Par courriel (Word et PDF) à : konsultationen@bav.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication - DETEC
Palais fédéral nord
3003 Berne

Delémont, le 22 septembre 2026

Procédure de consultation relative au projet Transports'45

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien vous remercie de l'avoir consulté sur le sujet précité, qui revêt une haute importance pour le canton du Jura.

Le Gouvernement doit malheureusement rejeter le projet mis en consultation. En effet, les projets soutenus par le canton du Jura dans le cadre des programmes de développement de l'infrastructure ferroviaire et des routes nationales sont tous exclus de la planification fédérale proposée à l'horizon 2045.

Cette situation est d'autant plus difficile à accepter que cela concerne, dans le domaine des infrastructures ferroviaires, des projets de petite et moyenne ampleur, qui ne nécessiteront pas des chantiers longs et complexes.

La Confédération doit veiller à un développement équilibré des infrastructures de transport ferroviaire, pas uniquement avec de mégaprojets, mais aussi avec des petits projets, simples et rapides à réaliser, sans risques importants de retard. Le réseau régional est essentiel dans le fonctionnement et le succès des transports publics suisses. Transports'45 ne doit pas concentrer les investissements et le développement uniquement dans quelques grandes agglomérations ou sur quelques axes reliant celles-ci, au risque même d'y aggraver la pénurie de logements à l'avenir. Il faut veiller à maintenir et améliorer la qualité de l'offre régionale, qui constitue souvent le premier et le dernier maillon de la chaîne de transport. La réalisation de nombreux petits projets, qui améliore l'offre régionale sur l'ensemble du territoire suisse, a des effets tout aussi utiles et bénéfiques que la réalisation d'un grand projet très coûteux à un seul endroit dans le pays.

L'absence de planification prévue dans le canton du Jura au niveau ferroviaire à l'horizon 2045 est d'autant plus désagréable et inacceptable que l'Etat jurassien a lui-même effectué un travail de priorisation en amont, en limitant drastiquement le nombre de projets à deux :

1. **ArcExpress** : il s'agit d'aménager une liaison directe et rapide entre La Chaux-de-Fonds et Delémont via Glovelier. Le canton du Jura demande que les études d'avant-projet, devisées à 1,9 million de francs, soient achevées d'ici à 2030 afin de permettre ensuite d'inscrire l'investissement de la première phase de réalisation (env. 35 millions de francs) dans le message 2031. Il est ainsi demandé à la Confédération de maintenir le financement des études dans le message 2027.
2. **Diagonale d'échange à l'entrée de Porrentruy** : il s'agit d'installer une diagonale d'échange à l'entrée de la ville afin de permettre au RER Jura de s'arrêter sur la voie 1, offrant un accès direct à la future interface multimodale. L'EPFZ a recommandé de réaliser ce projet en priorité 1. Le Gouvernement jurassien attend de la Confédération qu'elle inscrive sa réalisation, évaluée à 8,9 millions de francs, dans le message 2027. Il est à relever que la voie ferrée sera probablement renouvelée à cet endroit en 2030, la circulation des trains étant interrompue en Ajoie durant neuf mois en raison de la réfection du tunnel de la Croix. La Suisse doit logiquement faire preuve d'efficacité en profitant d'un tel chantier pour installer la diagonale d'échange sur la voie.

Dans le domaine des routes nationales, le canton du Jura demande que l'étude de corridor établie au sujet de la **N18 entre Delémont et Bâle** donne lieu à la réalisation de projets avant 2045. Cela est essentiel pour assurer la fluidité du trafic et la sécurité des usagers, notamment à l'intérieur des localités. A titre d'exemple, la ville de Delémont connaît, sur la route nationale N18, un trafic journalier moyen entre 10'800 et 21'400 véhicules.

Le message 2027 doit ainsi prévoir le financement des études relatives au tunnel du Muggenberg, la réalisation de cet ouvrage devant être planifiée avant 2045. Le contournement de Delémont est lui aussi à réaliser jusqu'en 2045. Le contournement de Laufon et de Zwingen devrait être prévu jusqu'en 2055.

Pour le surplus, nous vous remercions de porter attention aux réponses apportées par le canton du Jura au questionnaire de consultation.

Le Gouvernement vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Rosalie Beuret Siess
Présidente




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexe : questionnaire

**Projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale :
Transports '45**

Ouverture de la consultation	19.06.2026
Délai de consultation	09.10.2026
Département compétent	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Service fédéral compétent	Secrétariat général DETEC (SG-DETEC)
Organisation compétente	Affaires directoriales
Adresse	Kochergasse 10, 3003, Bern
Personne de contact	Dominique Steiner (dominique.steiner@bav.admin.ch), Marcel Buffat (marcel.buffat@gs-uvek.admin.ch)
Téléphone	+41 58 485 01 59

Remarques importantes concernant le traitement

1. Rédigez votre avis directement dans ce document Word. N'utilisez pas de document séparé à cet effet.
2. **Les champs standard sur fond bleu** ne sont pas reprises lors du téléchargement dans Consultations. Veuillez modifier les coordonnées directement dans Consultations.
3. Pour chaque avis enregistré, sélectionnez une option de réponse.
4. La saisie d'un avis est facultative. Toutefois, si vous saisissez un avis, vous devez également sélectionner une option de réponse. Dans le cas contraire, votre saisie ne pourra pas être prise en compte.
5. Ne modifiez pas la mise en forme à l'intérieur des champs de saisie. Les textes situés en dehors des champs prévus à cet effet ne seront pas pris en compte lors du téléchargement. Avant le téléchargement, toutes les modifications suivies dans le document Word doivent avoir été acceptées ou rejetées.
6. Chaque champ de texte peut contenir au maximum 10 000 caractères. Les contenus plus longs seront tronqués.
7. Vous trouverez un guide d'utilisation du modèle Word à l'adresse suivante : [Aide & Contact Télécharger Word](#)
8. Si vous avez des questions, le service spécialisé « Consultations » se tient à votre disposition : consultations@gs-edi.admin.ch

Coordonnées pour l'envoi des avis

Nom de la personne ou de l'organisation	Gouvernement de la République et Canton du Jura
Abréviation	JU
Service compétent	Service du développement territorial
Adresse	Rue du 24-Septembre 2, 2800 Delémont
Prénom	David
Nom	Asséo
Numéro de téléphone en cas de questions	+41324205392
Envoyé le	

**Avis concernant: Catalogue de questions relatif à la consultation du projet
Transports '45**

Avis général

Sélectionner une réponse	
Explication / Remarque	

Avis détaillé

Section / Titre / Question	Remarques
Texte de l'article / informations complémentaires	Pour chaque question, il est possible de répondre par « OUI », « NON » ou « OUI sous réserve ». Vous pouvez apporter des précisions dans la rubrique « Explication / Remarque ». Les questions 2, 13, 19, 21 et 22 sont ouvertes. Si vous avez des remarques, cochez « OUI » et rédigez-les dans la rubrique prévue à cet effet.
Sélectionner une réponse	
Explication / Remarque	

Section / Titre / Question	1. Grandes lignes du projet
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous l'orientation générale du projet ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Le projet Transports'45 repose sur une approche multimodale nouvelle qui permet d'aborder la mobilité dans son ensemble, ce qui est à saluer. Mais l'orientation proposée est déséquilibrée et ne tient pas suffisamment compte des besoins de mobilité dans l'ensemble du pays. Dans le domaine ferroviaire, Transports'45 n'intègre pas suffisamment la complémentarité pourtant essentielle entre le réseau national Grandes Lignes et le réseau régional. La Confédération doit veiller à un développement équilibré des infrastructures de transport ferroviaire, pas uniquement avec de mégaprojets, mais aussi avec des petits projets, simples et rapides à réaliser, sans risques importants de retard. Le réseau régional est essentiel dans le fonctionnement et le succès des transports publics suisses. Transports'45 ne doit pas concentrer les investissements et le développement uniquement dans quelques grandes agglomérations ou sur quelques axes reliant celles-ci, au risque même d'y aggraver la pénurie de logements à l'avenir. Il faut veiller à maintenir et améliorer la qualité de l'offre régionale, qui constitue souvent le premier et le dernier maillon de la chaîne de transport. La réalisation de nombreux petits projets, qui améliore l'offre régionale sur l'ensemble du territoire suisse, a des effets tout aussi utiles et bénéfiques que la réalisation d'un grand projet très coûteux à un seul endroit dans le pays. Cela doit être corrigé dans le cadre du message qui sera soumis au Parlement fédéral. Pour rappel, depuis dix ans, tous les cantons contribuent chaque année à alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire. Le canton du Jura, par exemple, y contribue davantage que Bâle-Ville ou Genève. Si, en terme de développement, le fonds profite essentiellement à de grands projets dans les principales agglomérations du pays, des démarches politiques pourraient être lancées afin de revoir ou de supprimer la contribution annuelle des cantons à son financement.

	De même, dans le cadre du réseau routier national, les projets relatifs à la route nationale N18 entre Bâle et Delémont, dont l'état ne répond plus aux besoins en matière de fluidité du trafic et de sécurité des usagers, ne sont intégrés que de manière restreinte et surtout programmés après 2055 dans les propositions mises en consultation. Cela doit également être corrigé dans le cadre du message qui sera soumis au Parlement fédéral.
--	--

Section / Titre / Question	2. Grandes lignes du projet
Texte de l'article / informations complémentaires	Y a-t-il des aspects qui n'ont pas suffisamment été pris en considération ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	Dans le domaine ferroviaire, l'approche et la garantie de réalisation des petits et moyens projets ne sont pas suffisamment abordées dans le message. La méthodologie de planification, d'annonce des projets et d'implication des cantons reste très lacunaire et devra être précisée dans les mois à venir, mais avant la transmission de Transports'45 au Parlement fédéral. Il est nécessaire de préciser comment les projets ferroviaires dans le transport régional sont pris en compte et quels sont les moyens disponibles. Le canton du Jura a développé, à ce titre, une vision de l'offre 2050 et a établi une priorisation des projets. Le document annexé en donne le détail.

Section / Titre / Question	3. Grandes lignes du projet
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous le regroupement des projets routiers et ferroviaires ainsi que des projets d'agglomération dans un seul projet ?
Sélectionner une réponse	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Actuellement, ce regroupement des projets est principalement politique. Au niveau technique, il n'y a pas de réelle approche commune sur ces trois dossiers. Une grande partie du territoire suisse se trouve exclue des projets ferroviaires et routiers planifiés par Transports'45 lors des deux ou trois prochaines décennies. Or, la mobilité doit être planifiée non seulement de manière multimodale, mais aussi de manière globale sur l'ensemble du territoire. Par exemple, le projet ferroviaire ArcExpress, renforçant l'arrimage de l'Arc jurassien au nœud national de Delémont, est indispensable à son échelle, mais n'est intégré dans aucune des catégories de planification, bien qu'il réponde aux objectifs de Transports'45.

Section / Titre / Question	Aménagement de l'infrastructure ferroviaire
Texte de l'article / informations complémentaires	Les dix prochaines questions concernent l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	

Section / Titre / Question	4. Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous le nouvel ordre de priorité du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (aménagement par étapes et liaison avec le développement de l'offre) ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Il n'y a aucun objectif d'offre derrière ce nouvel ordre de priorité, ni aucune vision à l'échelle nationale, régionale et locale. Il convient en premier lieu de définir des objectifs concernant la cadence, le temps de parcours, la chaîne de mobilité et le rôle des lignes de transports publics dans ce concept général. L'approche proposée est uniquement orientée autour de très grandes infrastructures, généralement au cœur des principales villes du pays. Le solde des moyens disponibles servira comme mesures de corrections et d'adaptation des offres autour de ces mêmes infrastructures. Ce n'est pas acceptable pour les autres régions du pays. De petits projets ferroviaires comme ArcExpress, visant à relier des territoires au réseau des grandes lignes nationales, avec une diminution des temps de parcours et la suppression de ruptures de charges, présentent un rapport coût/utilité positif, mais se situent hors des zones d'influence des programmes d'envergure privilégiés par Transports'45. Ces projets sont importants pour la mobilité, l'attractivité des transports publics, l'avenir des compagnies régionales de chemins de fer, le développement économique dans l'ensemble de la Suisse et la cohésion territoriale. Ils ne doivent pas être supprimés, mais au contraire renforcés au titre des premiers et derniers kilomètres de la chaîne des transports publics.

Section / Titre / Question	5. Étape d'aménagement 2027 – Décision de principe
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous la décision de principe concernant les projets clés présentant un intérêt structurel ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Si nous comprenons l'enjeu des programmes stratégiques, il n'est pas question d'opposer ces grandes réalisations aux nombreux projets régionaux qui ont une utilité primordiale, par exemple dans le canton du Jura. Ces régions ne doivent pas être négligées et sacrifiées sur l'autel de mégaprojets concentrés à quelques endroits sur le territoire suisse. La forte polarisation urbaine privilégiée par la Suisse lors des dernières décennies a conduit notamment à une pénurie de logements dans les grandes agglomérations et un engorgement des transports dans celles-ci. Cette tendance ne doit pas être encore renforcée par Transports'45, qui doit planifier la mobilité de manière efficace et équilibrée sur l'ensemble du territoire suisse. Le projet ferroviaire ArcExpress illustre concrètement la problématique de cette nouvelle mise en concurrence. En effet, avec peu de moyens, ce projet permettra d'améliorer le taux de couverture des Chemins de fer du Jura par une augmentation des recettes découlant d'une diminution des temps de parcours, la suppression d'une rupture de charge et la connexion de toute une région à un nœud national (Delémont). Cette offre pourra être mise en place sans ressources supplémentaires. A contrario, de nouvelles réalisations à plusieurs centaines de millions de francs prévues par Transports'45 augmenteront l'offre du trafic régional et généreront, par conséquent, des besoins d'indemnités supplémentaires. Il n'est pas équitable de mettre en concurrence ces projets, mais bien de les considérer au cas par cas, selon leur importance régionale et nationale, ainsi que leur rapport coût/utilité. Autre exemple : l'installation d'une diagonale d'échange à Porrentruy est un petit projet simple qui pourrait être réalisé rapidement et efficacement dans le contexte d'un chantier d'entretien planifié à court terme ; pourtant, elle n'est pas retenue dans le projet Transports'45 mis en consultation, alors qu'elle a été classée en priorité 1 par l'EPFZ. Le canton du Jura souhaite également l'intégration, dans la planification, des besoins d'infrastructure en lien avec une

	troisième étape du RER Jura qui vise à l'étendre à la partie française de Delle à Belfort. Le potentiel d'augmentation de la fréquentation est très intéressant, comme le démontre le rapport SMA livré en annexe. Dans le cadre du projet Convergence 2026, il avait été identifié un besoin très limité en infrastructure sous la forme d'une courte extension des quais à Grandvillars. Enfin, l'étude "Bypass Bussigny" devrait également être maintenue, dans la perspective à long terme de faire circuler quatre trains par heure sur la ligne du pied du Jura avec deux trains par heure sur l'axe Bâle-Bienne-Genève/Lausanne et deux trains par heure sur l'axe Zurich-Bienne-Genève/Lausanne ou d'accélérer la liaison Bienne-Genève sans péjorer la capacité du fret.
--	--

Section / Titre / Question	6. Étape d'aménagement 2027 – Projets clés
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous la sélection de projets clés prévue dans le message 2027 (éléments stratégiques du réseau) ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Le message 2027 doit inclure le financement de la réalisation de la diagonale d'échange à Porrentruy (maximum 9 millions de francs), comme recommandé par l'EPFZ, et le financement des études d'avant-projet pour ArcExpress (1.9 million de francs), comme prévu dans la précédente étape 2035 de PRODES. Voir les réponses aux autres questions.

Section / Titre / Question	7. Étape d'aménagement 2027 – Stratégie ERTMS
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous la mise en œuvre de la stratégie ERTMS ainsi que les moyens prévus à cet effet ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	La problématique de la mise en œuvre de l'ERTMS concerne le renouvellement des installations de sécurité et de mise en conformité. Le budget et le déploiement sont à mettre en œuvre au travers des Conventions sur les prestations et non dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure. Il est important que l'implémentation de l'ERTMS s'accompagne d'une optimisation de l'implantation des signaux afin de dégager de réelles améliorations, ce qui doit être démontré. Dans le cas contraire, il existe un très fort risque que l'introduction de l'ERTMS engendre des pertes de performance.

Section / Titre / Question	8. Étape d'aménagement 2027 – Mesures complémentaires
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous l'ampleur des mesures complémentaires prévues dans l'étape d'aménagement 2027 ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Le projet Transports'45 mis en consultation ne présente à ce sujet aucune offre ni liste d'infrastructures, à part celle des objets supprimés, à laquelle le Jura s'oppose. Il est dès lors impossible de connaître l'ampleur des mesures nécessaires. De plus, il n'existe ni règle, ni contrôle pour l'attribution de ces moyens, qui seront toujours insuffisants étant entendu qu'il sera systématiquement possible de rattacher un besoin pour profiter au maximum d'un projet stratégique. L'approche coût/utilité développée dans le processus actuel doit rester valable pour le choix des nouveaux projets clés, ainsi que pour les mesures complémentaires. Des moyens doivent être prévus pour les projets sur les lignes régionales, hors des plus grandes agglomérations du pays et des projets stratégiques de Transports'45, éventuellement via les conventions sur les prestations. Il s'agit d'une condition sine qua non pour que le Gouvernement jurassien revoie sa position.

Section / Titre / Question	9. Adaptation des décisions déjà prises
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous les adaptations apportées aux trois programmes d'aménagement ferroviaire « Développement de l'infrastructure ferroviaire », « Étape d'aménagement 2025 » et « Étape d'aménagement 2035 » ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Les petits projets doivent être maintenus au sein du programme afin de disposer d'une marge de manœuvre en cas de changement de base ou de nouvelles opportunités. Il est prématuré et peu opportun de les supprimer sans disposer d'objectifs d'offre et de plans d'actions pour les lignes régionales hors des axes les plus structurants et des agglomérations. Les demandes concrètes du canton du Jura sont les suivantes : 1. La réalisation de la diagonale d'échange Porrentruy doit être sortie du chapitre 2.1.13 « Écarts par rapport à l'expertise de l'EPFZ dans l'étape d'aménagement 2027 et dans la planification de l'étape d'aménagement 2031 ». Cet aménagement (cf. fiche annexée) a été classé en priorité 1 dans le rapport de l'EPFZ. Le financement de sa réalisation, pour un montant d'au maximum 9 millions de francs, doit ainsi être inscrit dans le message 2027. Il conviendrait d'ailleurs de vérifier si l'estimation actuelle du coût n'est pas trop élevée. Cette diagonale d'échange permettra une exploitation efficace de la deuxième étape du RER Jura, avec un gain de temps grâce à des entrées et sorties plus rapides en gare de Porrentruy, une amélioration de la sécurité via l'utilisation systématique du quai 1 beaucoup plus capacitaire que le quai 2 et enfin un échange productif entre les trains et les bus, par un accès direct à la future interface multimodale qui sera réalisée dès 2028. A noter qu'une dégradation sensible a été constatée depuis décembre 2025 et l'obligation d'utiliser le quai 2 pour les trains R2. La diagonale d'échange devrait idéalement et logiquement être installée en 2030, puisqu'il est prévu cette année-là de renouveler la voie ferrée à cet endroit (travaux réalisés pendant la fermeture des lignes ferroviaires en Ajoie durant neuf mois, en raison de la réfection du tunnel de la Croix). A noter que la version française du rapport Transports'45 mis en consultation indique qu'une offre identique n'est pas réalisable sans l'aménagement de cette diagonale d'échange.

	2. La planification Transports'45 ne doit pas renoncer aux études pour le projet ArcExpress. Ainsi, ArcExpress doit être sorti du tableau 5 « Projets de l'EA25 et de l'EA35 qui ne seront pas réalisés » figurant au chapitre 2.1.8.1. Le message 2027 doit prévoir un montant de 1,9 million de francs pour financer les études d'avant-projet. Ce montant d'études correspondant à 2% du coût estimé du projet, qui s'élève à 95 millions de francs. La réalisation de la première étape d'ArcExpress pourra ainsi être inscrite dans le message 2031. ArcExpress réduira considérablement les temps de parcours, par exemple entre La Chaux-de-Fonds et Porrentruy ou Bâle et pourrait doubler le nombre de voyageurs-kilomètres sur le réseau des Chemins de fer du Jura, contribuant de manière importante à l'efficacité de la mobilité et au report modal de la voiture individuelle vers les transports publics. Un document décrivant le projet et sa réalisation par étapes figure en annexe.
--	---

Section / Titre / Question	10. Autres mesures – Processus de planification
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous les modifications apportées au processus de planification, selon lesquelles seuls les projets se trouvant au stade d'avant-projet pourront être intégrés dans une étape d'aménagement ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Sur le principe, cette condition serait judicieuse. Dans la pratique, elle l'est beaucoup moins. Aujourd'hui, le financement des études préliminaires est assuré via les conventions sur les prestations. Les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ne peuvent pas lancer des avant-projets si les objets n'ont pas été validés par les Chambres fédérales au travers d'un message sur l'aménagement de l'infrastructure. Par conséquent, il est nécessaire de disposer de règles d'application et de moyens financiers pour des études avant de modifier la situation actuelle.

Section / Titre / Question	11. Autres mesures – Décision concernant la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires
Texte de l'article / informations complémentaires	Êtes-vous d'accord de donner au Conseil fédéral la compétence de statuer sur la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Les cantons doivent être associés au développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires. Il est difficilement concevable de laisser l'administration fédérale statuer avec les gestionnaires, principalement les CFF, sur les infrastructures complémentaires à réaliser ou non. Le Parlement doit également conserver son rôle dans les choix politiques et financiers de la Confédération. La très forte implication du DETEC et du Conseil fédéral sur le programme Transports'45 peut s'expliquer par l'urgence de la situation, mais elle ne doit pas être une rupture de confiance par rapport aux processus mis en place depuis 2014. La prise en compte des cantons dans les choix et la recherche d'un certain équilibre territorial dans les améliorations de la mobilité demeurent des objectifs importants dans un système fédéral.

Section / Titre / Question	12. Financement supplémentaire de l'infrastructure ferroviaire par la Confédération
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous la prolongation au-delà de 2030 du pour mille temporaire de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	Au vu des besoins d'entretien croissants, de l'explosion des coûts du domaine ferroviaire par rapport à ceux de la route, des besoins en infrastructure de notre société, de l'urgence climatique, ainsi que de la diminution des apports via les huiles minérales ou les taxes RPLP, une réflexion doit être menée sur les moyens du FIF et sur une adaptation des ressources.

Section / Titre / Question	13. Autres remarques
Texte de l'article / informations complémentaires	Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure ferroviaire ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	Plusieurs aspects, notamment les coûts, les normes, la gouvernance ou encore la maîtrise des projets n'ont pas été abordés de manière concrète dans le cadre de cette consultation. Faire plus avec les moyens actuels semble être du domaine du possible pour un certain nombre de projets qui souffrent de problèmes de pilotage ou de gouvernance, de procédures compliquées et de normes trop contraignantes qui ont des impacts sur les coûts et les délais de mise en œuvre. La forte hausse des coûts de construction dans le domaine ferroviaire interpelle. Certains projets, à l'instar d'ArcExpress, par exemple, pourraient servir de projets-pilotes en vue de trouver des solutions simples et pragmatiques.

Section / Titre / Question	Aménagement des routes nationales
Texte de l'article / informations complémentaires	Les six prochaines questions concernent l'aménagement des routes nationales.
Sélectionner une réponse	
Explication / Remarque	

Section / Titre / Question	14. Cadre de dépenses pour les routes nationales
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous le montant demandé au titre du cadre de dépenses pour les routes nationales 2028 - 2031 pour l'exploitation, l'entretien et la rénovation des routes nationales selon les dernières normes techniques ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	Le canton du Jura soutient l'adoption d'un cadre financier suffisant pour l'exploitation, l'entretien et la rénovation des routes nationales. Ce financement est nécessaire pour la maintenance des infrastructures routières actuelles et permet d'entreprendre quelques légères mesures d'adaptation. Toutefois, ce n'est pas suffisant pour améliorer la fluidité du trafic ainsi que pour la suppression des goulets d'étranglement en ville de Delémont. À titre d'exemple, la capitale jurassienne subit, sur la route nationale N18, un trafic journalier moyen (TJM) entre 10'800 et 21'400 véhicules. Il n'est pas possible de gérer ce volume de trafic avec les infrastructures actuelles. La réalisation d'un contournement de Delémont est donc nécessaire à moyen terme.

Section / Titre / Question	15. Programme de développement stratégique des routes nationales – Projets d'accroissement des capacités
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités prévus dans le programme de développement stratégique des routes nationales ?
Sélectionner une réponse	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Les projets d'accroissement des capacités des routes nationales sont soutenus, de manière générale, par le canton du Jura. En revanche, ces projets doivent permettre d'améliorer l'accessibilité, adapter les infrastructures au niveau de la sécurité des usagers ainsi que de garantir le développement économique des régions périphériques. L'étude de corridor de la N18 entre Delémont et Bâle, menée par l'OFROU, montre la nécessité de réaliser les projets prévus comme le contournement de Delémont, celui de Laufon et Zwingen, ainsi que le tunnel du Muggenberg. Malheureusement, ces projets ne sont programmés qu'après 2055, ce qui n'est pas acceptable pour le canton du Jura.

Section / Titre / Question	16. Programme de développement stratégique des routes nationales – Horizons de réalisation
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous la répartition entre les horizons de réalisation des projets d'accroissement des capacités ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	Comme précisé à la réponse 15, le canton du Jura déplore que les projets prévus dans l'étude de corridor N18 entre Delémont et Bâle soient reportés après 2055. Le canton du Jura ne peut pas soutenir cette programmation et propose les modifications suivantes pour la répartition entre les horizons de réalisation des projets d'accroissement des capacités : - Un crédit d'étude pour le tunnel du Muggenberg doit être prévu dans l'étape d'aménagement 2027 et sa réalisation mise en priorité dans l'horizon de réalisation suivant (2045). - Le projet de contournement de Delémont doit être étudié afin de prévoir la réalisation à la suite du tunnel du Muggenberg, également dans l'horizon de réalisation 2045. - Le contournement de Laufon et Zwingen ainsi que le projet « Zentrumentlastung Laufen » doivent être prévus dans l'horizon de réalisation 2055. Cette manière de faire permet de donner suite à l'étude de corridor N18 et de proposer des perspectives réalistes de désengorgement avant 2055.

Section / Titre / Question	17. Étape d'aménagement 2027
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités proposés pour être mis en œuvre dans l'étape d'aménagement 2027 ?
Sélectionner une réponse	NON
Explication / Remarque	L'étape d'aménagement 2027 doit intégrer l'étude de réalisation du tunnel du Mugenberg sur l'axe N18, afin de donner suite à la position du canton du Jura au point 16.

Section / Titre / Question	18. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous la modification prévue de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (suppression de l'autoroute de la vallée de la Glatt et contournement de Morges) ?
Sélectionner une réponse	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Le canton du Jura n'a pas les informations suffisantes pour répondre à cette question. Il prend donc acte de cette modification proposée de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Section / Titre / Question	19. Autres remarques
Texte de l'article / informations complémentaires	Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure des routes nationales ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	L'étude de corridor N18 entre Delémont et Bâle a permis d'étudier les variantes dans chaque région et a permis de choisir les variantes les plus adaptées pour cette route nationale. Par exemple, la solution qui ressort pour le contournement de Delémont est un compromis au niveau des coûts et de l'efficacité. Cette étude de corridor N18, menée par l'OFROU, est neutre et propose donc des projets nécessaires qui améliorent nettement la circulation autour de la capitale jurassienne et suppriment des goulets d'étranglement.

Section / Titre / Question	Programme en faveur du trafic d'agglomération
Texte de l'article / informations complémentaires	Les deux prochaines questions concernent le programme en faveur du trafic d'agglomération.
Sélectionner une réponse	
Explication / Remarque	

Section / Titre / Question	20. Évaluation du programme en faveur du trafic d'agglomération (5e génération)
Texte de l'article / informations complémentaires	Approuvez-vous les conclusions de l'évaluation du programme en faveur du trafic d'agglomération de 5e génération ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	La République et Canton du Jura ne souhaite pas exprimer un avis particulier dans la mesure où aucun projet n'a été déposé sur son territoire dans le cadre du programme d'agglomération de cinquième génération.

Section / Titre / Question	21. Autres remarques concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération
Texte de l'article / informations complémentaires	Avez-vous des remarques concernant des projets d'agglomération en particulier ou des mesures en particulier ?
Sélectionner une réponse	OUI sous réserve
Explication / Remarque	Le rapport explicatif indique en p. 100, point « 5.2 Conséquences pour les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne » que ces derniers bénéficient grandement, d'une part d'un réseau ferroviaire disponible, performant, sûr et respectueux de l'environnement, et d'autre part des routes nationales ainsi que des projets de transport des villes et des agglomérations. Il s'agit de maintenir et d'améliorer l'accessibilité des centres et des régions pour garantir leur attrait en tant que site d'implantation (...). » Aux yeux du canton du Jura, affirmer que l'ensemble du territoire bénéficie grandement des infrastructures susmentionnées semble quelque peu abusif au regard des investissements fédéraux consentis dans les grands centres urbains du pays, eu regard aux besoins des autres régions. La volonté de la Confédération d'améliorer les infrastructures dans ces régions est toutefois à souligner et il est à souhaiter qu'il en soit tenu compte lors des évaluations des prochains programmes d'agglomération que Delémont présentera par l'intermédiaire du canton du Jura. Dans le cadre du programme de sixième génération, Delémont soumettra le projet de réaliser une liaison routière entre la N18 et le quartier Gare-sud, d'un coût d'environ 20 millions de francs. Il convient de rappeler que la décision de l'Agglomération de Delémont de ne pas déposer de programmes de quatrième et de cinquième générations avait notamment pour objectif de ne pas bloquer d'autres investissements fédéraux. Le canton du Jura espère que cela pourra être pris en compte dans l'évaluation du programme de sixième génération de l'Agglomération de Delémont et qu'un subventionnement de minimum 40% pourra être accordé pour une majorité de mesures, notamment pour liaison routière entre la N18 et le quartier Gare-Sud.

	Enfin, la reprise de la N18 par l'OFROU en 2020 a apporté un grand flou pour de nombreuses mesures inscrites dans les projets d'agglomération de Delémont. Ces mesures ont été suspendues par l'agglomération et n'ont pas pu être réalisées. L'OFROU doit mener des travaux sur la N18 pour améliorer le trafic actuel et futur ; ces mesures, entre autres, doivent être intégrées dans les planifications de l'OFROU.
--	---

Section / Titre / Question	22. Autres remarques concernant le projet
Texte de l'article / informations complémentaires	Avez-vous d'autres remarques concernant le projet ?
Sélectionner une réponse	OUI
Explication / Remarque	La volonté de polarisation et de concentration du développement dans les métropoles, privilégiée en Suisse lors des dernières décennies, a provoqué certains effets négatifs considérables, comme la pénurie de logements et la hausse des loyers dans les grandes agglomérations du pays, ainsi que l'engorgement des transports dans celles-ci. Dans ce contexte, la planification de la mobilité doit désormais favoriser davantage un développement économique polycentré, afin d'implanter les nouveaux emplois et, par conséquent, la croissance démographique dans les régions du pays qui peuvent facilement les accueillir, comme la région jurassienne par exemple. Malheureusement, le projet Transports'45 mis en consultation ne va pas dans ce sens.