

Portrait des transports publics jurassiens et de leurs utilisateurs

Bilan dix ans après l'introduction de Rail 2000

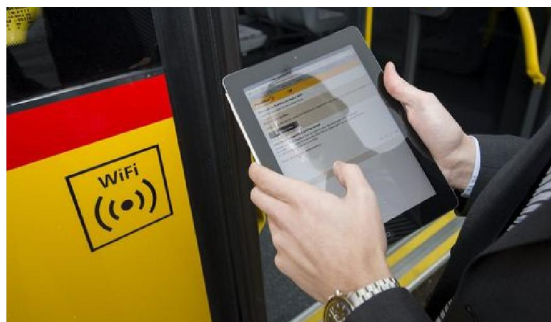


Table des matières

Préambule: dix ans de progression dans les transports publics jurassiens (2004 – 2013)

1. Informations générales

- a. Chiffres-clés du réseau des transports publics jurassiens
- b. Infrastructures et matériel roulant
- c. Prise en charge du financement des prestations de transports publics en 2013

2. Evolution de l'utilisation des transports publics

- a. Evolution de l'offre, de la demande et des indemnités 2009 – 2013
- b. Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales 2009 – 2013
- c. Evolution de la fréquentation des lignes ferroviaires 2009 – 2013
- d. Evolution du nombre d'abonnements vagabond en circulation

3. Microrecensement mobilité et transports 2010

- a. Répartition modale dans le canton du Jura
- b. Déplacements selon le moyen de transport principal, par motif, en 2010 dans le canton du Jura
- c. Possession d'abonnements des transports publics de la population jurassienne en 2010

4. Glossaire

Edité en novembre 2014 par:

République et Canton du Jura

Service du développement territorial - Section de la mobilité et des transports

2, Rue des Moulins - 2800 Delémont

t +41 32 420 53 10 – f +41 32 420 53 11

secr.sdt@jura.ch

Préambule

Dix ans de progression dans les transports publics jurassiens

En dix ans, les transports publics jurassiens ont évolué de manière spectaculaire. 57% d'offre en plus. Une progression de 57% de la demande prouve la justesse de cette politique active. Les améliorations ont été introduites par étapes et en fonction des ressources disponibles. Une offre plus abondante, en particulier des fréquences augmentées et étendues, du nouveau matériel roulant, des infrastructures modernisées et une promotion régulière constituent les ingrédients de ce mélange détonnant favorable aux transports publics. En voici quelques points marquants :

➤ **Décembre 2004**

Intégration de la ligne Delémont – Porrentruy au RER bâlois (S3)
Création du train RE Boncourt – Porrentruy – Delémont – Bienne

➤ **2005 - 2006**

Introduction des trains de type « Flirt » sur le RER bâlois
Modernisation des gares de Courtételle, Bassecourt, Glovelier, St-Ursanne et Porrentruy

➤ **Décembre 2006**

Création du réseau de bus nocturne « Noctambus »
Réouverture du tronçon Boncourt – Delle

➤ **2008**

Modernisation des gares de Courfaivre et Courgenay
Mise en place de relations à raison de deux fois par heure entre le Jura et Berne

➤ **2009**

Restructuration et densification de l'offre de bus dans et autour de l'agglomération de Delémont

➤ **2010**

Systématisation de deux trains par heure entre Bienne et Delémont et entre Delémont et Glovelier
Mise en place de la cadence horaire intégrale entre Saignelégier et Glovelier, soit 16 paires de courses par jour

➤ **2011**

Nouvelle offre de bus dans la Haute-Sorne

➤ **2012**

Restructuration complète du réseau bus d'Ajoie avec une fréquence horaire quasi systématique en remplacement des bus à la demande

➤ **2013**

Les navettes S Delémont – Glovelier circulent le samedi également
Réaménagement complet de la gare de Glovelier, pôle d'échange important du réseau jurassien
Nouveau matériel roulant type « Domino » introduit sur la ligne RE Bienne – Delémont – Delle

Evolution en trafic régional (TRV) et trafic urbain (TU) sur les lignes cofinancées par le Canton du Jura (hors S3 Bâle – Delémont)

	Evolution de l'offre 2004 - 2013	Evolution de la demande 2004 - 2013
Total TRV + TU	+57%	+57%
Réseau de bus TRV + TU	+52%	+51%
Lignes ferroviaires	+63%	+58%

Préambule

Comparaison de la situation avant / après l'introduction de Rail 2000

Le tableau ci-contre met en comparaison quelques chiffres-clés relatifs aux années 2004 (avant introduction de Rail 2000) et 2013.

L'offre de transport a augmenté de plus de moitié sur l'intervalle des dix années considérées, et la fréquentation a particulièrement bien répondu.

Le réseau des lignes de bus de l'agglomération de Delémont a vu sa fréquentation croître de 42% entre 2004 et 2013, alors que l'offre a été densifiée de 49%.

En Ajoie, ce sont 53% de kilomètres supplémentaires qui ont été effectués par les voyageurs en 2013 par rapport à 2004, cependant que les prestations des lignes de bus ont été augmentées de 63%.

Sur les lignes de bus des Franches-Montagnes, la progression des voyageurs-km est de 51% entre 2004 et 2013, alors que l'offre a augmenté de 24%.

Au niveau ferroviaire, l'axe Delémont – Delle a enregistré plus de 32 millions de voyageurs-km en 2013, représentant une augmentation de fréquentation de près de 50% par rapport à la situation qui prévalait en 2004. Parallèlement, l'offre a augmenté de 70% en termes de véhicules-km.

Par ailleurs, la densification de l'offre de transports suite à l'introduction de Rail 2000 a également eu d'heureuses incidences sur le nombre d'abonnements vagabond en circulation, ceux-ci ayant augmenté de près de 40% sur les dix années considérées.

Enfin il convient de rappeler que le canton du Jura a vu le nombre de ses résidents augmenter de 2'660 habitants, soit +4%, entre 2004 et 2013.

	Situation 2004	Situation 2013	Evolution 2004 – 2013
Offre de transport en trafic régional (TRV) et trafic urbain (TU) (en millions de véhicules-km)	3.6	5.6	+57%
Fréquentation des transports publics en trafic régional (TRV) et trafic urbain (TU) (en millions de voyageurs-km)	55.7	87.5	+57%
Fréquentation des lignes de bus du réseau de l'agglomération de Delémont (en millions de voyageurs-km)	5.7	8.1	+42%
Fréquentation des lignes de bus du réseau de l'Ajoie (en millions de voyageurs-km)	2.6	4.0	+53%
Fréquentation des lignes de bus du réseau des Franches-Montagnes (en millions de voyageurs-km)	2.7	4.2	+51%
Fréquentation sur l'axe ferroviaire Delémont – Delle (en millions de voyageurs-km)	22.1	32.2	+49%
Nombre d'abonnements «vagabond» en circulation	4'030	5'529	+37%
Population résidente dans le canton du Jura *	69'078	71'738	+4%

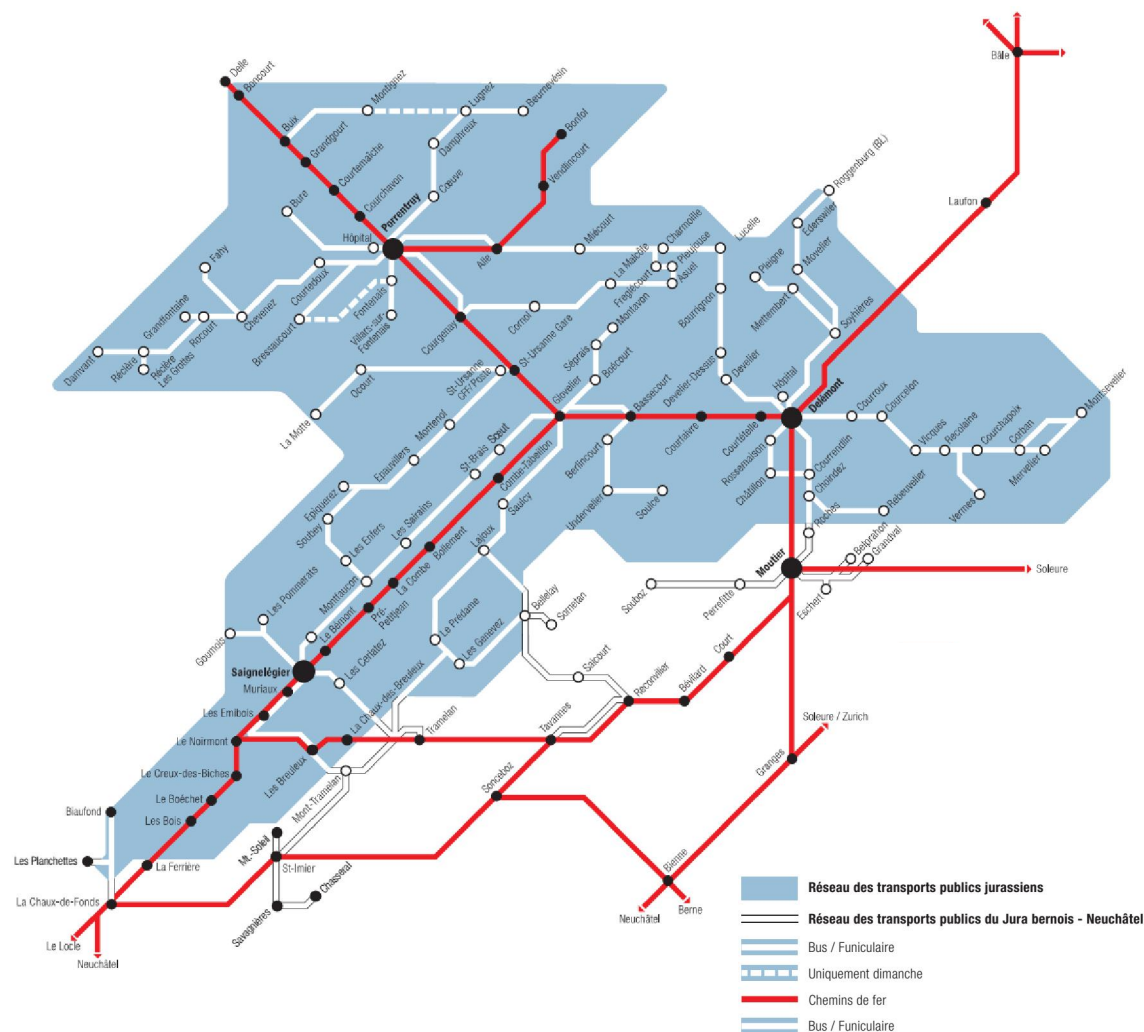


* Source: fistat – «Mémento statistique interjurassien»

1.a. Chiffres-clés du réseau des transports publics jurassiens

Chiffres-clé des transports publics jurassiens pour ce qui concerne l'ensemble des lignes cofinancées par le Canton du Jura en 2013 (hors ligne CFF S3 Bâle – Laufen – Delémont):

- Trois prestataires: CFF, CarPostal et la Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ)
- Longueur du réseau ferré: 115 km sur cinq lignes
- Longueur du réseau régional des lignes de bus: 343 km sur 27 lignes régulières
- Réseau urbain de Delémont (TUD): deux lignes et un service de bus sur appel (PubliCar)
- Réseau urbain de Porrentruy (TUB): une ligne
- Réseau de bus de nuit: 13 lignes
- Offre: 5.6 millions de véhicules-km / an
- Fréquentation: 6.7 millions de voyageurs pour 87.5 millions de voyageurs-km / an
- Utilisation: 5'529 abonnés vagabond (état: janvier 2014)
- Degré de couverture des coûts du TRV (trafic régional voyageurs): 35% (46% CFF, 34% CJ et 21% CarPostal)



1.b. Infrastructures et matériel roulant

Les infrastructures du réseau ferroviaire CFF sur la ligne Delémont – Porrentruy – Boncourt – Delle ont été massivement modernisées ces dernières années.

Pour ce qui concerne le réseau des CJ, la gare de Glovelier a été totalement rénovée (travaux terminés en 2013) et la gare du Noirmont est en cours de reconstruction et sera entièrement opérationnelle en 2015.

Du point de vue du matériel roulant, tous les trains CFF circulant sur le réseau jurassien répondent aux normes en vigueur et disposent d'un accès à plancher bas, de climatisation et d'un système d'information aux voyageurs.

Sur le réseau des CJ, la sécurisation et l'assainissement des passages à niveau sont en cours et seront achevés dans les délais fixés par l'Office fédéral des transports (OFT).

Enfin du nouveau matériel roulant destiné à remplacer des éléments datant des années 1950 circulant sur le réseau à voie étroite a été commandé en 2014 par les CJ et sera mis en circulation en 2016. Ce nouveau matériel roulant de dernière génération offrira un confort optimal aux voyageurs et répondra aux normes fixées par la LHand (Loi sur l'égalité pour les handicapés).



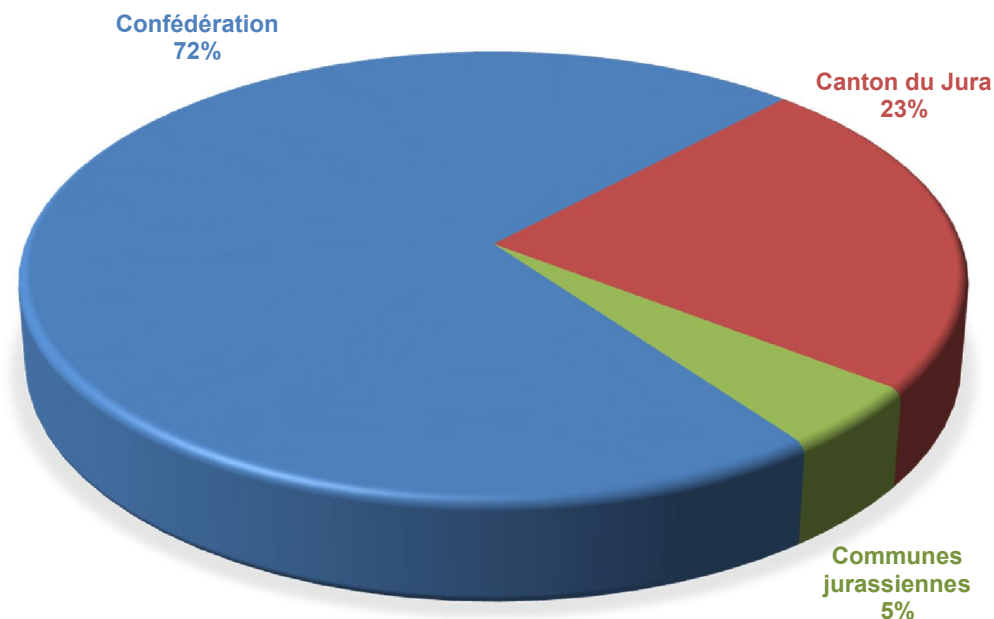
1.c. Prise en charge du financement des prestations de transports publics en 2013

Les coûts bruts totaux relatifs aux prestations d'exploitation du trafic régional des voyageurs (TRV), des lignes d'intérêt cantonal (LIC2) et local (LIL) co-commandées par le canton du Jura se sont élevés à 67 millions de francs en 2013, dont **26 millions (39%) ont été assumés par les utilisateurs**. Sans la prise en compte de la ligne S3 Bâle – Laufon – Delémont, le taux de couverture des coûts est de 35%.

Le solde, à savoir les coûts non-couverts totaux des transports publics jurassiens relevant de la quote-part cantonale du TRV, des lignes LIC2 et LIL, additionnés des indemnités d'exploitation de l'infrastructure du réseau de la voie étroite ainsi que des indemnités du trafic marchandises sur la voie étroite se sont élevés en 2013 à **35.2 millions de francs** (+1.2% par rapport à 2012). La répartition de la prise en charge de ce montant, illustrée par le graphique ci-contre, a été la suivante:

- 25.4 millions payés par la Confédération
- 8.2 millions à charge du Canton du Jura
- 1.3 million mis en répartition des communes jurassiennes
- 0.3 million de francs de prestations LIL assumées par les villes de Delémont et Porrentruy

Répartition de la prise en charge du financement des coûts non couverts des prestations de transports publics en 2013



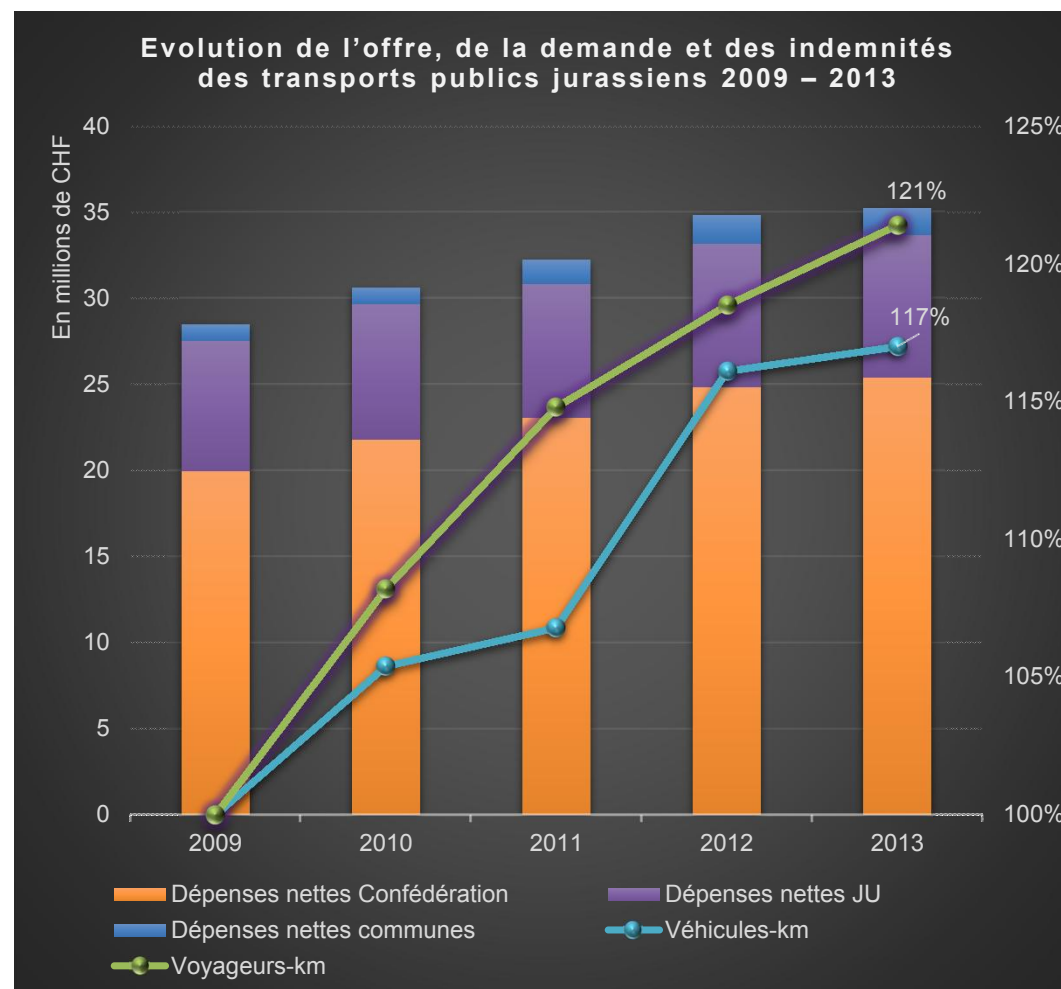
Toutes les lignes TRV + TU, rail + bus, y c. S3 Bâle – Laufon – Delémont, sans transports nocturnes

2.a. Evolution de l'offre, de la demande et des indemnités 2009 – 2013

Ce graphique met en évidence la progression de l'offre (véhicules-km), de la demande (fréquentation en voyageurs-km), ainsi que l'évolution du niveau des indemnités versées aux entreprises de transport et la répartition de leur financement.

Depuis 2009, l'offre en matière de transports publics a été sensiblement étoffée dans le canton du Jura. Partant, le nombre de véhicules-km produits par les entreprises concessionnaires a augmenté, passant de 4.8 à **5.6 millions de véhicules-km** (+17%; hors S3 Bâle – Laufon – Delémont et transports nocturnes). Durant la même période et sur le même périmètre, la demande a particulièrement bien répondu à l'élargissement et à la densification de l'offre, **le nombre de voyageurs passant de 5.9 à 6.7 millions** (+14%), ces derniers ayant effectué plus de **87 millions de km en 2013**, soit 22% de plus qu'en 2009.

Pour ce qui concerne les indemnités versées aux entreprises (*), elles sont passées de 27.5 à 35.2 millions de francs entre 2009 et 2013, soit 7.7 millions de plus. La Confédération a assumé la majeure partie de cette hausse, soit 5.5 millions de francs, alors que la contribution cantonale a augmenté de 0.7 millions de francs. Dès 2011 et la mise en application de la Loi cantonale sur les transports publics, les communes jurassiennes contribuent au financement des transports publics, à hauteur de 1.6 million de francs en 2013, en relative stabilité depuis 2011.



(*) Part JU sur toutes les lignes TRV + TU, rail + bus selon clé de répartition intercantonale (RIC), hors transports nocturnes

2.b. Evolution de la fréquentation des lignes de bus régionales 2009 – 2013

En 2013, les bus de CarPostal et des CJ ont transporté 2.6 millions de voyageurs, ayant parcouru au total 17.3 millions de km. Sur les cinq dernières années, la progression de la fréquentation est de 27%.

La fréquentation des lignes du réseau de l'agglomération de Delémont a progressé de 10% depuis 2009, année de la mise en service du nouveau concept de desserte. Cette année-là, la progression avait déjà été de 10% par rapport à 2008.

Dans la Haute-Sorne et en Ajoie, la fréquentation a fortement augmenté en 2012, et cela suite à la mise en place de nouveaux concepts et d'élargissements d'offres. Sur les années considérées, la fréquentation a très fortement augmenté en Ajoie, de près de 70%.

Dans les Franches-Montagnes, les extensions des lignes CJ dans la Haute-Sorne ont également généré des augmentations de fréquentation. Dans le Clos du Doubs, la tendance est également positive, mais la hausse plus modeste.

Enfin, pour ce qui concerne l'année 2013, les résultats sont contrastés selon les régions. Globalement, les lignes de l'agglomération de Delémont ont connu une baisse de fréquentation par rapport à 2012. En Ajoie, la situation est autre puisque la progression marquée de 2012 se consolide en 2013 (+2% sur 2012). Dans les Franches-Montagnes enfin, les lignes de bus ont également enregistré une progression en 2013, de l'ordre de 3% par rapport à l'année précédente.

Bus En millions de voyageurs-km (*)	2009	2010	2011	2012	2013	Evolution 2009-2013
Agglomération de Delémont	7.40	7.61	7.84	8.60	8.14	+10%
Haute-Sorne	0.33	0.39	0.43	0.55	0.56	+69%
Ajoie	2.35	2.39	2.50	3.90	3.97	+69%
Franches- Montagnes	3.14	3.00	4.00	4.13	4.24	+35%
Clos du Doubs	0.41	0.72	0.62	0.54	0.43	+5%
Totaux	13.63	14.11	15.39	17.72	17.34	+27%

(*) Sans lignes Noctambus et transports urbains



2.c. Evolution de la fréquentation des lignes ferroviaires 2009 – 2013

En 2009, les voyageurs ont effectué près de 58 millions de km, la moitié desquels sur la ligne Delémont – Delle. En 2013, ce sont près de 70 millions de km qui ont été effectués sur les cinq lignes ferroviaires considérées dans cette analyse.

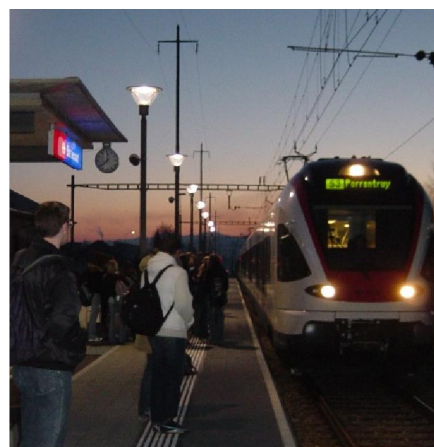
La plus forte augmentation de fréquentation a été enregistrée sur la ligne RE Bienne – Delémont, dont les voyageurs-km ont presque doublé entre 2009 et 2013, passant de 10 à plus de 18 millions.

Pour sa part, la ligne Delémont – Delle voit également croître sa fréquentation, celle-ci ayant augmenté de 11% entre 2009 et 2013.

Les lignes du réseau des CJ connaissent des évolutions divergentes. La fréquentation des deux lignes à voie étroite des Franches-Montagnes évolue positivement (+3% de voyageurs-km entre 2009 et 2013), alors que celle de la ligne Porrentruy – Bonfol diminue, mais se situe tout-de-même à 1.5 millions de voyageurs-km en 2013.

Train En millions de voyageurs-km	2009	2010	2011	2012	2013	Evolution 2009-2013
Bienne – Delémont (*)	9.97	14.59	15.81	17.88	18.13	+82%
Delémont – Delle	29.05	30.73	31.58	31.01	32.20	+11%
Réseau CJ voie étroite	17.14	16.31	17.74	16.85	17.69	+3%
Porrentruy – Bonfol	1.70	1.56	1.50	1.36	1.47	-14%
Totaux	57.86	63.19	66.63	67.10	69.49	+20%

(*) Hors trafic grandes lignes

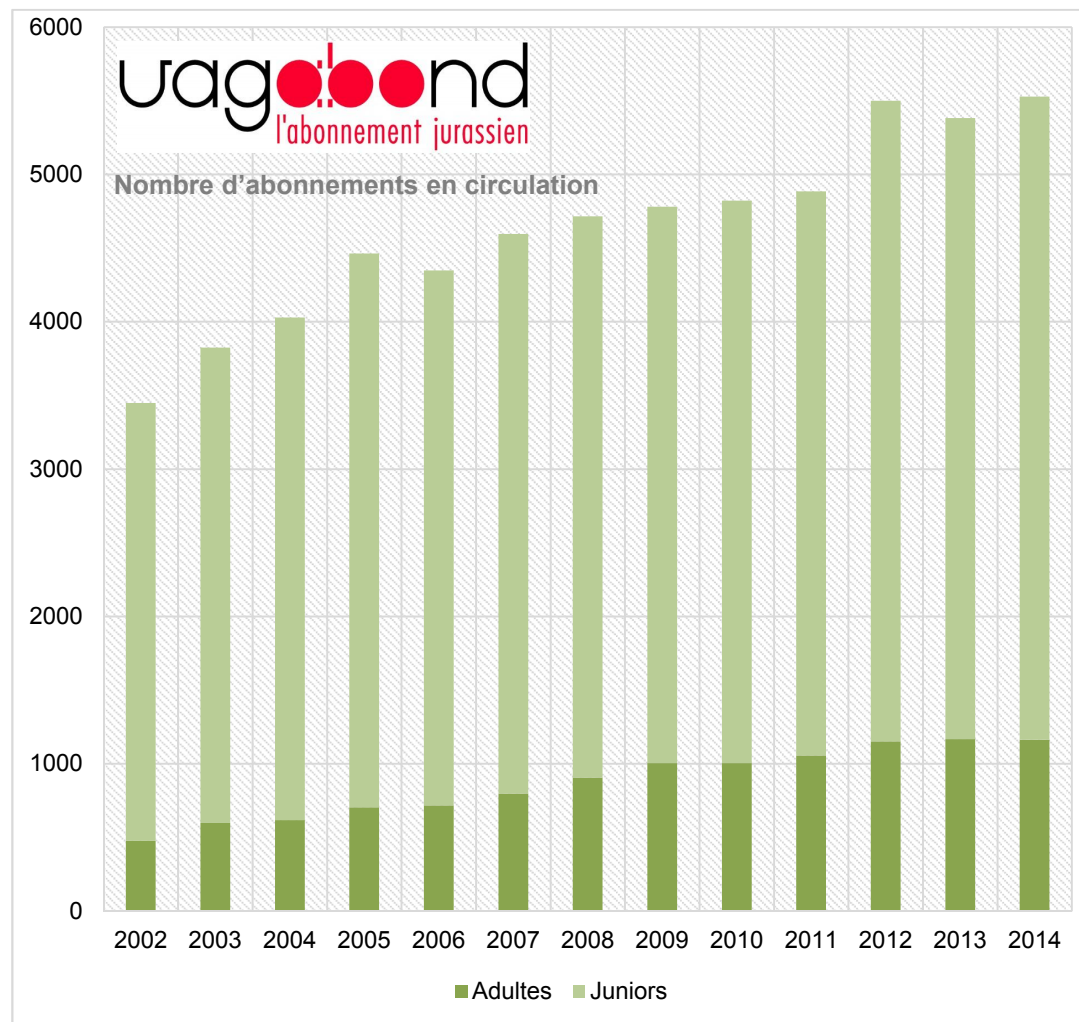


2.d. Evolution du nombre d'abonnements vagabond en circulation

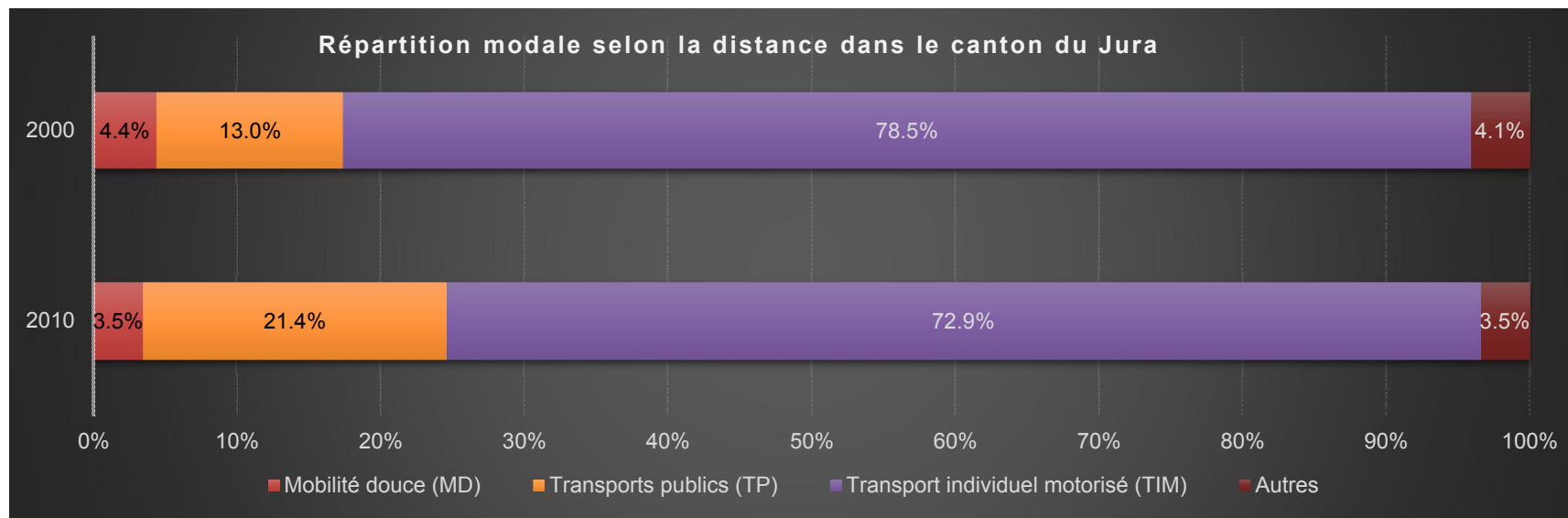
Le graphique ci-contre présente l'évolution du nombre d'abonnements vagabond par catégorie (situation arrêtée à fin janvier de chaque année). En janvier 2014 l'on dénombrait **5'529 abonnements en circulation**, chiffre jamais atteint jusqu'ici.

La part des abonnements « adultes » en circulation (détenus par des personnes de plus de 25 ans) a régulièrement progressé : alors qu'elle était de 13.8% en janvier 2002, elle se situe à **21.0% en janvier 2014**.

En termes financiers, les recettes totales 2013 générées par la vente des abonnements et revenant aux entreprises se sont élevées à **4.1 millions de francs** (sans prise en compte de l'indemnité cantonale), en progression de 8.2% par rapport à 2012.



3.a. Répartition modale dans le canton du Jura



Le microrecensement mobilité et transports 2010 fait apparaître une forte progression de l'utilisation des transports publics dans la part modale de la population jurassienne: celle-ci augmente en effet de **près de 65% par rapport à l'année 2000**. Durant la même période, la part du transport individuel motorisé est passée de 78.5% à 72.9%.

Le tableau ci-contre présente la répartition modale en % selon la distance au niveau national. L'on constate qu'en moyenne, en Suisse également, les transports publics sont davantage privilégiés qu'en 2000, leur part modale passant de 17.7% à 23.4%. La mobilité douce, quant à elle, progresse sur le plan national, au contraire de ce que l'on constate dans le Jura. Sur le plan national, le transport individuel motorisé voit sa part diminuer dans le choix des moyens de transport, toutefois de manière moins marquée que dans le canton du Jura.

Ainsi avec 21,4% de part modale pour les transports publics, la situation du Canton du Jura est proche de la moyenne suisse.

Répartition modale selon la distance en CH	2000	2010
Mobilité douce (MD)	7.2%	7.7%
Transport individuel motorisé (TIM)	69.5%	66.4%
Transports publics (TP)	17.7%	23.4%
Autres moyens de transport	5.6%	2.5%

3.b. Déplacements selon le moyen de transport principal, par motif, en 2010 dans le canton du Jura

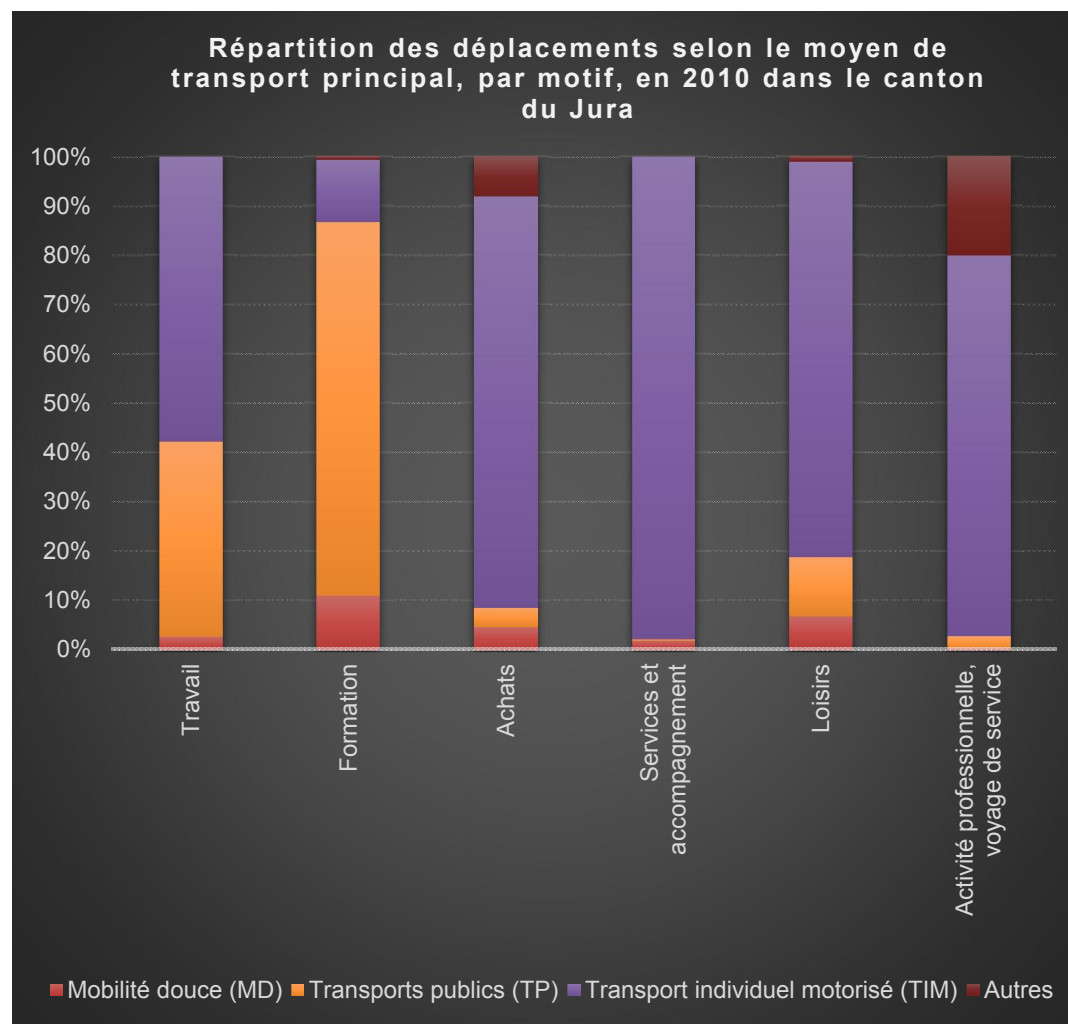
40% des km effectués par les Jurassiens pour se rendre à leur travail le sont en transports publics (TP): c'est 12 points de plus que la moyenne suisse qui se situe à 28%. Pour ce même motif, les Jurassiens effectuent 58% des km en transport individuel motorisé (TIM), alors que la moyenne nationale est de 65%.

Pour la formation, la part des km effectués par les Jurassiens en TP est de 76%. Cela constitue un résultat supérieur à la moyenne nationale (63%). Pour ce motif, la part TIM est identique entre la canton du Jura et la moyenne nationale, alors que les Suisses privilégient davantage la mobilité douce (MD) pour ce motif de déplacement (18%, contre 11% aux Jurassiens).

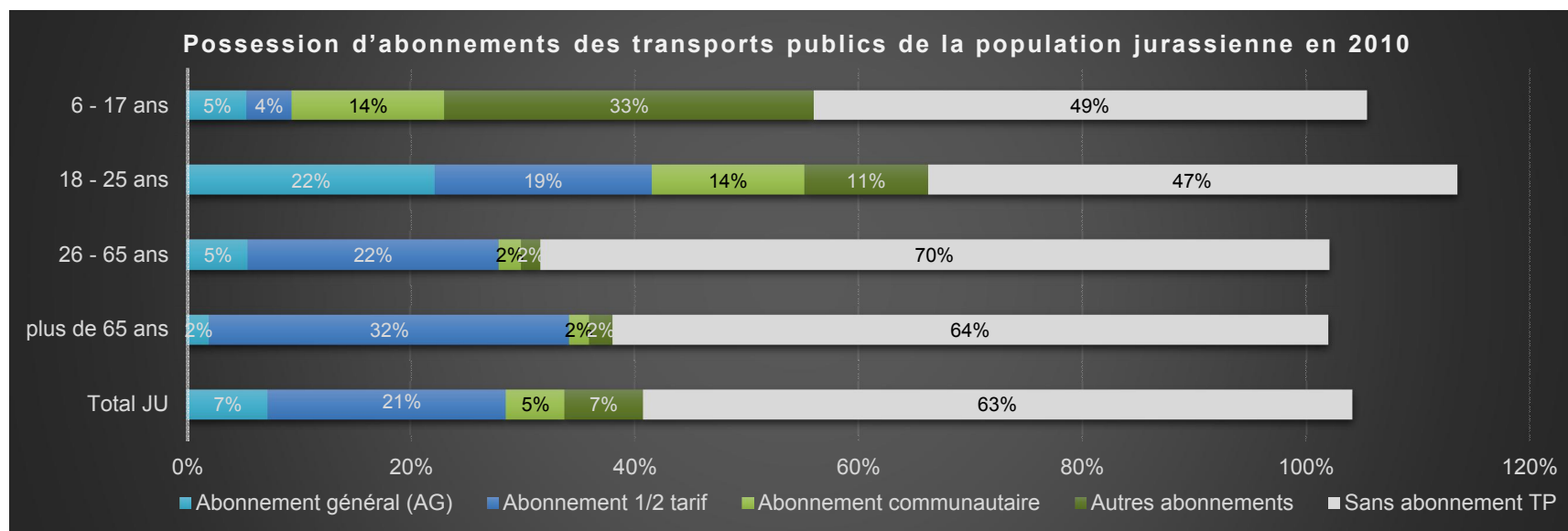
Les achats se font majoritairement en voiture: les Jurassiens effectuent 83% des km liés à ce motif de déplacement en TIM, davantage que la moyenne nationale qui est de 74%. En Suisse, 18% des déplacements liés aux achats sont effectués en TP, alors que les Jurassiens n'en effectuent à peine 4%. Ce constat est aussi valable pour les déplacements liés aux loisirs, pour lesquels les Jurassiens effectuent 80% des km en TIM (67% en moyenne suisse) et seulement 12% en TP (20% en moyenne suisse).

Pour rendre service et accompagner une personne, la voiture constitue le moyen de transport privilégié, et cela est également constaté sur le plan national.

Pour ce qui concerne les déplacements liés à une activité professionnelle ou à des voyages de services, la plupart des km sont effectués en TIM. La part des km en TP est de seulement 2.4% pour les Jurassiens, alors qu'elle est de 23% en moyenne suisse.



3.c. Possession d'abonnements des transports publics de la population jurassienne en 2010



Les abonnements des transports publics sont bien répandus dans la population vivant en Suisse, 57% d'entre-elle dispose d'un abonnement quel qu'il soit, alors que ce taux est de 37% dans le canton du Jura.

Tout comme sur le plan national, l'abonnement ½ tarif est le plus répandu, 21% des Jurassiens en sont titulaires (39% en moyenne nationale). Pour ce qui concerne l'abonnement général, 22% des jeunes Jurassiens âgés entre 18 et 25 ans en disposent: il s'agit d'un taux élevé qui se situe au même niveau que la moyenne nationale.

L'étude fait en outre ressortir que plus de la moitié des jeunes Jurassiens âgés de moins de 26 ans sont titulaires d'un abonnement des transports publics. Le taux le plus fort de personnes «sans abonnement TP» se situe pour sa part dans la tranche d'âge 26 – 65 ans, avec un taux de 70% (47% en moyenne nationale).

Il convient encore de préciser que le 100% est dépassé dans toutes les classes d'âge. Cela s'explique de par le fait que des personnes disposent de plus d'un abonnement, par exemple un abonnement ½ tarif et un abonnement communautaire, ou deux abonnements communautaires, etc.

4. Glossaire

Microrecensement mobilité et transports des Jurassiens 2010

Le microrecensement mobilité et transports (MRMT) est une enquête par échantillonnage, conduite tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) dans le cadre du recensement modernisé de la population. Comme son nom l'indique, il vise à fournir des informations sur les comportements de la population en matière de mobilité et de transports. Comme pour toute enquête par échantillonnage, les résultats du MRMT sont des estimations qui comportent une marge d'erreur. Dans le but d'améliorer la précision des résultats de l'enquête au niveau cantonal, le canton du Jura a financé une augmentation de la taille de l'échantillon. Lors de l'exercice 2010, près de 850 personnes ont ainsi été interrogées. Le champ de l'enquête est formé par la population résidente permanente du canton du Jura âgée de 6 ans ou plus.

Les moyens ou modes de transport selon la statistique fédérale sont regroupés en quatre catégories:

- Transports publics (TP): tram, bus, car postal et train
- Transport individuel motorisé (TIM): voiture (conducteur ou passager), motorcycle, motorcycle léger, cyclomoteur
- Mobilité douce (MD): marche à pied, vélo, vélo à assistance électrique
- Autres moyens de transport: taxi, camion, bateau, avion, funiculaire, train à crémaillère, téléphérique, télésiège, skilift, ...

Périmètres considérés pour les données relatives à l'offre (véhicules-km) et à la demande (voyageurs et voyageurs-km):

- Toutes les lignes de bus relevant du trafic régional voyageurs (TRV) et du trafic urbain (TU) cofinancées par le Canton du Jura
- Lignes ferroviaires relevant du trafic régional voyageurs (TRV) cofinancées par le Canton du Jura, hors ligne S3 Bâle – Laufon – Delémont

Catégories de lignes au sens de la Loi sur les transports publics jurassiens (LTP, RSJU 742.21)

- LIC1: Lignes d'intérêt cantonal avec participation de la Confédération au financement
- LIC2: Lignes d'intérêt cantonal sans participation financière de la Confédération
- LIL: Lignes d'intérêt local bénéficiant d'une subvention cantonale

Terminologie

- Degré de couverture: ratio mesurant la part des coûts d'exploitation d'une ligne couverts par le produit de la vente des titres de transports (billets à l'unité, cartes journalières, multi-courses, abonnements, etc.)
- Voyageurs-km: unité de mesure de trafic équivalent au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre
- Véhicules-km: unité de mesure de volume de trafic équivalent à la circulation d'un véhicule (bus, train, tram, etc.) sur une distance d'un kilomètre