

**SERVICE DU DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL**

2, rue des Moulins
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 53 10

f +41 32 420 53 11

secr.sdt@jura.ch

Conception directrice des transports publics (CDTP) de la République et Canton du Jura

Détail des réponses au questionnaire de consultation

Septembre 2015

Liste des questions posées :

1. En général

- 1.1 Estimez-vous important que le Canton du Jura se dote d'une stratégie de développement dans le domaine des transports publics ?
- 1.2 Estimez-vous que la CDTP apporte des réponses adéquates aux problèmes de mobilité du Canton du Jura ?

2. Principes et objectifs

- 2.1 Adhérez-vous aux 11 principes directeurs retenus pour orienter la politique cantonale des transports publics (chap. 3) ?
- 2.2 Adhérez-vous aux 38 objectifs spécifiques retenus, en lien avec les principes directeurs (chap. 3) ?

3. Domaines stratégiques

- 3.1 Quelle est votre appréciation générale des 5 grands domaines stratégiques identifiés (chap. 4.1) ?
- 4. Stratégie d'offre de transport
 - 4.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.2) ?
 - 4.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées pour le développement de l'offre (chap. 4.2 et 4.7) ?
 - 4.3 Partagez-vous en particulier la vision d'un RER jurassien (action O1, présentée aux chap. 4.2 et 5.1) ?
 - 4.4 Partagez-vous en particulier l'idée de la création d'une liaison facilitée, éventuellement sans transbordement, entre Delémont et les Franches-Montagnes, resp. La Chaux-de-Fonds (actions O1 et O2, présentées aux chap. 4.2 et 5.1) ?
 - 4.5 Partagez-vous en particulier l'idée de fixer des seuils et des critères pour l'adaptation de la desserte régionale par bus (action O3, présentée aux chap. 4.2 et 5.1) ?
 - 4.6 Partagez-vous en particulier la notion de « bouquet d'alternatives » dans les régions les moins densément habitées, qui signifie donc que tous les hameaux du canton ne seront pas desservis par une ligne de bus régulière (action O4, présentée aux chap. 4.2 et 5.1) ?

5. Stratégie commerciale

- 5.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.3) ?
- 5.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.3 et 4.7) ?
- 5.3 Avez-vous des suggestions quant à d'autres actions envisageables ?

6. Stratégie d'appui

- 6.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.4) ?
- 6.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.4 et 4.7) ?
- 6.3 Partagez-vous en particulier l'idée de faire de la desserte en transports publics un critère majeur pour le développement des zones d'habitation et d'activités (action A1, présentée aux chap. 4.4 et 5.3) ?

7. Stratégie de planification

- 7.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.5) ?
- 7.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.5 et 4.7) ?

8. Stratégie de financement

- 8.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.6) ?
- 8.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.6 et 4.7) ?
- 8.3 Comment percevez-vous en particulier l'idée de rechercher de nouvelles sources de financement, notamment liées à la fiscalité territoriale (chap. 4.6, action F1 et chap., 5.5, fiche d'action F1) ?
- 8.4 Avez-vous des suggestions quant à d'autres sources de financement envisageables ?

9. Forme et présentation

- 9.1 D'une manière générale, appréciez-vous la forme et la présentation du document dans son ensemble ?

Commentaires libres

Remarques générales

Organismes ayant répondu à la consultation	
	organismes ayant répondu au questionnaire
Communes	
Association jurassienne des communes (AJC)	X
Commune d'Alle	X
Commune de Basse-Allaine	X
Commune de Beunevésin	X
Commune de Boncourt	X
Commune de Bonfol	X
Commune de Clos du Doubs	X
Commune de Corban	X
Commune de Courchapoix	X
Commune de Courchavon	X
Commune de Courgenay	
Commune de Courrendlin	X
Commune de Courroux	X
Commune de Courtedoux	
Commune de Courtételle	X
Commune de Fontenais	X
Commune de Haute-Ajoie	X
Commune de Haute-Sorne	X
Commune de Rossemaison	X
Commune de Saint-Brais	
Commune de Tramelan	
Commune de Val Terbi	X
Commune de Vendlincourt	X
Commune des Breuleux	X
Commune Le Noirmont	X
Commune Les Bois	X
Commune Les Enfers	X
Commune mixte de Mettembert	X
Municipalité de Delémont	X
Municipalité de Porrentruy	X
Institutions officielles	
Assemblée interjurassienne	
Commission technique des transports	X
Partis politiques	
Les Verts jurassiens	X
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	X
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	X

Associations	
Association du noctambus jurassien	
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	X
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	X
Jura Rando	
La Traction SA	
Ordre des Magistrats	
Syndicat des enseignants jurassiens	
Entreprises de transport	
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	X
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	X
Organes extérieurs	
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	X
Conseil régional de Franche-Comté	
Office des transports publics du Canton de Berne	X
Office fédéral des transports	
Service des transports du Canton de Neuchâtel	
Tribunal pénal fédéral	
Ville de La Chaux-de-Fonds	
Particuliers	
Monsieur X. R., Courgenay	X
Monsieur A. B., La Chaux-des-Breuleux	

1.1 Estimez-vous important que le Canton du Jura se dote d'une stratégie de développement dans le domaine des transports publics ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	Le Comité AJC salue la qualité des documents transmis et du travail effectué. La conception est ambitieuse et dynamique. Bien évidemment, la stratégie du développement des TP est essentielle pour la pérennité d'un canton.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	Le Comité AJC salue la qualité des documents transmis et du travail effectué. La conception est ambitieuse et dynamique. Bien évidemment, la stratégie du développement des TP est essentielle pour la pérennité d'un canton.
Commune de Courchavon	d'accord	-
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	d'accord	Il est important de mieux se positionner sur le plan national et européen afin d'offrir des transports publics répondant aux besoins et attentes des citoyens. La stratégie est un moyen essentiel pour y parvenir.
Commune des Breuleux	d'accord	-
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	d'accord	Indispensable, si l'on souhaite être proactif dans le développement des transports jurassiens. Cette stratégie permet de définir des directions générales. Pourtant les actions sont déjà très détaillées pour une conception directrice à 50 ans.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	Le fait qu'un canton développe une stratégie des transports publics et la coordonne avec d'autres domaines politiques déterminants, comme c'est le cas ici, est à saluer.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	d'accord	-

1.2 Estimez-vous que la CDTP apporte des réponses adéquates aux problèmes de mobilité du Canton du Jura ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Cf remarques générales
Commune de Beunevésin	plutôt d'accord	-
Commune de Boncourt	plutôt d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	Pour autant que le financement soit supportable pour les communes et prioriser les contacts avec les communes
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	Garantir l'équivalence de l'offre sur l'ensemble du Canton en particulier les temps d'attentes en dehors des 2 grands pôles économiques.
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	plutôt d'accord	-
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	Bon travail de fond (inventaire, descriptif et analyse)
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Le problématique du financement doit encore être débattue, aucune place n'est laissée aux solutions qui sortent des pratiques actuelles en matière de transport, seuls trains et bus sont mentionnés. Quelque peu réducteur pour une vision à 50 ans. De plus, la présence de la mobilité douce comme solution intermodale complémentaire au TP n'est pas assez privilégiée.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-

Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt d'accord	Les aspects ferroviaires des développements de l'offre sont sans commune mesure avec le potentiel du marché et mettent donc en danger le financement pérenne des transports publics au lieu de les favoriser.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	plutôt d'accord	-

2.1 Adhèrez-vous aux 11 principes directeurs retenus pour orienter la politique cantonale des transports publics (chap. 3) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	Principe no 1, objectif no 4 : Veiller à des mesures économiquement supportables également pour les communes Principe 10, objectif 35 : les communes devraient être mentionnées en tant que partenaires
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Les communes devraient être mentionnées comme partenaires (objectif 35)
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt		
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	Objectifs ambitieux à réaliser seulement si le financement est assuré
Commune de Courchapoix	d'accord	Principe no 1, objectif no 4 : Veiller à des mesures économiquement supportables également pour les communes Principe 10, objectif 35 : les communes devraient être mentionnées en tant que partenaires
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	9&10 Introduire une réflexion pour les personnes nécessiteuses, par un émoulement symbolique par exemple. 10/35 Attention à une juste représentativité des communes
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Pour autant que les régions périphériques puissent être desservies (chez nous : Grottes de Réclère, Roche d'Or), notamment pour favoriser le tourisme doux
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	Veiller à ce que les mesures soient financièrement supportables pour les communes. Les communes devraient être aussi mentionnées en tant que partenaires (principe 10, objectif 35).
Commune de Vendincourt	d'accord	-
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Principe 4 : la CDTP devrait être mise au net une fois le Plan directeur cantonal révisé de manière à assurer une parfaite coordination Principe 10, objectif 35 : les communes devraient être mentionnées en tant que partenaires
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	L'égalité des chances entre les régions doit être un principe fondamental de la conception directrice.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	Titre chapitre 3, indiquer "Principes et objectifs" au lieu de "Objectifs"

Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	Principe 8, objectif 25: exiger et non pas inciter. Principe 8: il serait bien d'envisager le développement des voies spécifiques pour les bus. principe 9 a) il est très important à travers les abonnements vagabond et noctambus de faire la promotion des transports publics de qualité auprès des jeunes, ce sont les voyageurs de l'avenir, leur attitude sera déterminante. b) dans toute offre touristique ou autre concernant le canton mettre en avant les possibilités de transports publics. principes 9 & 10 introduire une réflexion sur les tarifs pour les personnes à revenu modeste (par ex un abo à prix très bas, voire symboliques). - 10/32 exiger un plan de mobilité, favoriser le covoiturage, garantir le transfert modal. - 10/35 Attention à une juste représentativité des communes - 10 & 11 favoriser voire obliger le ferroutage pour la traversée du canton.
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	Principe 8, objectif 25: exiger et non pas inciter. Principe 8: il serait bien d'envisager le développement des voies spécifiques pour les bus. principe 9 a) il est très important à travers les abonnements vagabond et noctambus de faire la promotion des transports publics de qualité auprès des jeunes, ce sont les voyageurs de l'avenir, leur attitude sera déterminante. b) dans toute offre touristique ou autre concernant le canton mettre en avant les possibilités de transports publics. principes 9 & 10 introduire une réflexion sur les tarifs pour les personnes à revenu modeste (par ex un abo à prix très bas, voire symboliques). - 10/32 exiger un plan de mobilité, favoriser le covoiturage, garantir le transfert modal. - 10/35 Attention à une juste représentativité des communes - 10 & 11 favoriser voire obliger le ferroutage pour la traversée du canton.
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	Principe 3 = utopie ? Principe 5 : qu'en est-il des temps de déplacement Principe 7 : oui mais contradiction avec principe 4
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	Nous appuyons les 11 principes. Il faut toutefois tenir compte du fait que le principe 5, en particulier (liaisons de valeur avec les régions voisines et le réseau international) entre en conflit avec les besoins d'autres régions et que les CFF opèrent une hiérarchisation fondée sur le point de vue de la clientèle, du marché et du financement uniquement.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Principe 2 : en complément à l'offre grandes lignes; Principe 11 : soutenu
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

2.2 Adhèrez-vous aux 38 objectifs spécifiques retenus, en lien avec les principes directeurs (chap. 3) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	On admet tout à fait que l'offre détermine la demande. Cela étant, chaque prestation a un coût, il s'agit d'assurer la pérennité du financement des prestations en limitant les charges financières pour les communes. Objectif 35 : on peut rajouter entre collectivités publiques ou les communes
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Objectif 4 : aussi pour les communes Objectif 10 : objectif exagéré/irréaliste dans les petites communes Objectif 16 : intégrer des solutions contraignantes Objectif 24 : objectif louable mais encore irréaliste Objectif 25 : obligatoire dès un certain nombre d'employés/places de travail
Commune de Beunevésin	d'accord	Pour l'objectif 25, il ne faut pas uniquement "inciter" les entreprises, mais les "obliger"
Commune de Boncourt	plutôt d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	Adapter les horaires des écoles avec ceux des transports publics pour éviter des courses spéciales
Commune de Courchapoix	d'accord	On admet tout à fait que l'offre détermine la demande. Cela étant, chaque prestation a un coût, il s'agit d'assurer la pérennité du financement des prestations en limitant les charges financières pour les communes. Objectif 35 : on peut rajouter entre col
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	Objectif 4 : en particulier pour les utilisateurs. Objectif 12 : ne pas exclure systématiquement du développement les secteurs avec une desserte plus faible.
Commune de Rossemaison	plutôt d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	Les objectifs étant élevés, il s'agit d'assurer la pérennité de leur financement en limitant les charges financières pour les communes.
Commune de Vendincourt	d'accord	L'objectif 22 sera un travail de longue haleine. Changer les habitudes nécessite beaucoup de patience et d'abnégation.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	plutôt d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-

Municipalité de Delémont	plutôt d'accord	Objectif 4 : les mesures doivent être économiquement supportables non seulement pour le Canton mais aussi pour les communes Objectif 10 : l'objectif de garantir la desserte par les transports publics de l'ensemble de la zone à bâtir va trop loin, avec cette formulation; ni le Canton, ni les communes ne pourront s'offrir un tel service; il faudrait fixer des priorités, en mentionnant par exemple une densité de population minimale Objectif 25 : il ne faut pas seulement inciter les entreprises à la mise en place de plans de mobilité mais les rendre obligatoires, dès 15 employés par exemple; standard appliqué à Innodet et Communance Sud Objectif 35 : citer entre collectivités cantonales et communales
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Dans cet ordre d'idée, l'objectif n°12 ne doit pas prendre le pas sur les objectifs n°10 et n°11. L'objectif 6a pourrait mentionner l'intérêt pour les entreprises d'utiliser les transports publics, notamment grâce au plan de mobilité.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	Les obj. 13, 27, 28, 29 sont également de la responsabilité des entreprises de TP
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	Les remarques sont introduites ci-dessus, dans les principes
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Objectif 18 : ajouter "et le week-end"
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	Les remarques sont introduites ci-dessus, dans les principes
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	désaccord	Comme les considérations relatives à cette question dépassent l'espace disponible, celles-ci ont été regroupées dans le champ Remarques générales à la fin du présent formulaire.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Objectif 14 : ne pas négliger les relations vers Berne, et importance prioritaire de nœuds de correspondances de qualité (Bienne, Delémont, Bâle, La Chaux-de-Fonds)
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

3.1 Quelle est votre appréciation générale des 5 grands domaines stratégiques identifiés (chap. 4.1) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	d'accord	Cf remarques générales
Commune de Beunevésin	d'accord	C'est logique
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	Penser à une stratégie forte de communication.
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendlincourt	d'accord	-
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	Pertinents, compréhensibles, à première vue très conceptuels (c'est un constat et pas une critique) mais plus concrets lorsque l'on se penche sur les actions (dès page 37).
Commune Les Enfers	-	Augmenter la cadence de desserte 15', uniquement aux heures de pointe.
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Sous réserve des remarques formulées
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Ajustement d'un I pour l'innovation qui permettrait de laisser la porte ouverte à l'évolution technologique qui vraisemblablement bouleversera la vision traditionnelle de la mobilité sous-jacente à ce document.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	Appréciation générale, selon réponses détaillées ci-dessous
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	Inclure une stratégie de communication
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	Inclure une stratégie de communication
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	Ils sont le levier principal pour développer une image cible adéquate.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Il manque une stratégie de communication et d'information

Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	Une cadence à 15 mn entre Delémont et Porrentruy représente une vision. Pour Bienne et le Jura bernois, une liaison attractive Bienne – Belfort TGV, avec un RE sans changement est un objectif important, la politique d'arrêt de ce train doit être identique à celle du RE existant actuellement
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

4.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.2) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	plutôt d'accord	La création d'un « RER jurassien » avec l'objectif d'assurer un service cadencé à 15' entre Delémont et Porrentruy avec arrêt pour tous les trains dans toutes les gares entre les pôles cantonaux de Delémont et Porrentruy paraît ambitieux. Cela étant si cet objectif permet d'offrir un horaire cadencé uniforme à 15' entre ces deux gares, cela se fait au détriment de la liaison plus large entre Belfort – Belfort-Montbéliard TGV – Delémont – Bienne qui ne nécessite pas un arrêt dans toutes les gares. Cette liaison pourrait au contraire perdre en attractivité, avec en plus une charge financière onéreuse notamment pour Delémont et Porrentruy. Il s'agit de prendre en considération l'avis des communes concernées sur cette action.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	d'accord	Mais trop ambitieuse et irréaliste faute de moyens financiers
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	désaccord	Plus de trains RE entre Delémont et Delle. C'est dommage.
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	Ne pas oublier les régions moins denses - par exemple la nôtre : Clos du Doubs.
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	plutôt d'accord	La création d'un « RER jurassien » avec l'objectif d'assurer un service cadencé à 15' entre Delémont et Porrentruy avec arrêt pour tous les trains dans toutes les gares entre les pôles cantonaux de Delémont et Porrentruy paraît ambitieux. Cela étant si cet objectif permet d'offrir un horaire cadencé uniforme à 15' entre ces deux gares, cela se fait au détriment de la liaison plus large entre Belfort – Belfort-Montbéliard TGV – Delémont – Bienne qui ne nécessite pas un arrêt dans toutes les gares. Cette liaison pourrait au contraire perdre en attractivité, avec en plus une charge financière onéreuse notamment pour Delémont et Porrentruy. Il s'agit de prendre en considération l'avis des communes concernées sur cette action.
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Voir et bien réfléchir sur le financement du 3ème rail CJ jusqu'à Delémont
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	La création d'un "RER jurassien" est un objectif ambitieux, impliquant une charge financière onéreuse.
Commune de Vendlincourt	d'accord	-
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	-	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Oui, mais c'est très ambitieux et il n'est pas certain que les collectivités publiques aient les moyens financiers nécessaires (cf. cadence 15' entre Delémont et Porrentruy)
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Avec l'intégration de la ligne CJ Bonfol-Porrentruy et la ligne CFF Porrentruy-Boncourt/Delle dans le concept RER jurassien Pourquoi intégrer uniquement 3 principes en accompagnement, s'agit-il de 3 nouveaux principes d'actions ou objectifs?

Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	désaccord	<p>Par sa nature, une vision doit être ambitieuse et ciblée au long terme. Il nous manque quand même la justification «marché» de deux éléments:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadence de 15 minutes Delémont–Porrentruy. - Relation sans rupture entre les Franches-Montagnes et Delémont. <p>Les CFF sont d'avis que l'offre planifiée, avec une cadence semi-horaire en trafic régional entre Porrentruy et Delémont et une liaison horaire en direction de Delle correspond au potentiel de marché. Le potentiel de marché d'une liaison directe depuis les Franches-Montagne vers Delémont est perçu de manière critique, de sorte qu'une amélioration des correspondances à Glovelier se présente en priorité. Les aspects ferroviaires des développements de l'offre sont sans commune mesure avec le potentiel du marché et mettent donc en danger le financement pérenne des transports publics au lieu de les favoriser.</p> <p>Les améliorations requises des correspondances vers les régions voisines sont en concurrence avec les besoins d'autres régions. Les CFF hiérarchiseront les demandes selon les seuls critères du marché et de la clientèle.</p> <p>Les CFF ne voient aucun potentiel de marché pour les liaisons grandes lignes entre Delémont et Delle-Belfort et pour une cadence semi-horaire Bienne-Delémont-Bâle, et n'appuient donc pas une telle demande. Les prestations correspondantes doivent intervenir dans le cadre d'une concession du trafic régional et indemnisées en conséquence par les commanditaires.</p>
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Voir ci-dessous.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	Les offres à la demande n'ont pas toujours remplis les espoirs mis en elles
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

4.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées pour le développement de l'offre (chap. 4.2 et 4.7) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	plutôt d'accord	Fiche d'action 05 : le principe de desserte tous les jours de l'aube en fin de soirée est idéaliste, mais est-il réalisable ? C'est ambitieux mais sans doute également coûteux
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	irréaliste
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	plutôt d'accord	Cf. réponse ci-dessus. Sinon d'accord.
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	Desserte bus agglomération / ne pas oublier les villages plus éloignés
Commune de Courchapoix	plutôt d'accord	Fiche d'action 05 : le principe de desserte tous les jours de l'aube en fin de soirée est idéaliste, mais est-il réalisable ? C'est ambitieux mais sans doute également coûteux.
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Même remarque + développer et améliorer le système Noctambus
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	Ne pas oublier une liaison bus direction Bellelay à travers le Pichoux pour son attrait touristique.
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	plutôt d'accord	Le principe d'une desserte quotidienne, de l'aube en fin de soirée est-il justifié, voire réalisable? Ce principe est louable mais impliquera une charge financière importante.
Commune de Vendincourt	d'accord	Tout doit être mis en œuvre pour garantir la desserte de l'ensemble du territoire.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	-	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	plutôt d'accord	Action 05 : qu'entend-on par « niveau de desserte soutenu adapté aux déplacements urbains courts » ? Fiche d'action 05 : le principe de desserte tous les jours de l'aube en fin de soirée n'est pas réaliste, pour des raisons financières (à nuancer)
Municipalité de Porrentruy	d'accord	Avec le soucis de non concurrence entre le bus et le rail Idem ajout d'une place à l'innovation Action 05 uniquement pour les bus : un objectif de création d'arrêts de train supplémentaire dans les agglomérations semble judicieux pour exemple il est dommage que la ligne CJ Porrentruy-Bonfol ne soit pas intégrée, avec pourtant un potentiel réel de déplacements courts et vers des zones d'activités et de loisirs en créant des arrêts supplémentaires.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	

Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	Pour l'action 07, ne pas se limiter à la liaison rail-bus : en particulier ne pas oublier les stations vélos (à développer) de même que les itinéraires piétons et bien sûr l'autopartage
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	le 1/4 heure entre D et P est-il impératif? À creuser! Déjà garantir un RER à 30' y.c D-CHXF.
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	Pour l'action 07, ne pas se limiter à la liaison rail-bus : en particulier ne pas oublier les stations vélos (à développer) de même que les itinéraires piétons et bien sûr l'autopartage
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	désaccord	Voir réponse à la question 1 sur la Stratégie d'offre de transport
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Action O1 : La vision doit laisser ouverte la question de 1 ou 2 trains par heure entre La Chaux-de-Fonds et Delémont. Un des deux pourrait donner correspondance à Glovelier. Deux questions : - Le ¼ d'heure entre Delémont et Porrentruy est-il vraiment nécessaire ? - Le RE Bienne – Belfort doit-il s'arrêter partout entre Delémont et Porrentruy ? Action O8 : Il y a deux lignes dans le Jura, à savoir la traversante de Bienne à Bâle et la traversante de Bienne à Belfort.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Nous rappelons l'importance du fonctionnement des nœuds de correspondances dont celui de Bienne, et les perspectives offertes par la liaison Bienne-Belfort
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

4.3 Partagez-vous en particulier la vision d'un RER jurassien (action O1, présentée aux chap. 4.2 et 5.1) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	plutôt d'accord	Selon la réponse ci-dessous, veiller à garder une vision au-delà des frontières cantonales avec des coûts demeurant acceptables.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Cf remarques générales
Commune de Beunevésin	plutôt d'accord	Une liaison à chaque quart d'heure entre P'truy et D'mont, de tôt le matin à tard le soir, est contre-productive, car, mis à part les heures de pointe, la plupart de ces rames seront vides. En revanche, il est important de maintenir une liaison directe (sans arrêts intermédiaires) par heure entre P'truy et D'mont, faute de quoi les Ajoulots qui se rendent à l'autre bout de la Suisse viendront en voiture jusqu'à Delémont pour monter dans un train direct.
Commune de Boncourt	plutôt d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	plutôt d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Même remarque
Commune de Haute-Sorne	d'accord	Le RER jurassien doit être l'épine dorsale des transports publics dans le Canton.
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	plutôt d'accord	Cf. remarque ci-dessus.
Commune de Vendlincourt	d'accord	Cet objectif est majeur et s'intègre parfaitement dans la politique générale des transports en Suisse.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Le prolongement de la voie CJ n'est-il pas une utopie? 120km/h nous paraît impossible sans investissements massifs. Quid de la liaison Bâle-Franches-Montagnes par Tavannes-Tramelan?
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Cf. remarque ci-dessus sur les moyens financiers nécessaires
Municipalité de Porrentruy	d'accord	Il s'agit de l'élément fort de cette conception directrice. Penser à la possibilité d'ajouter des arrêts intermédiaires pour accéder aux zones d'activités et de Loisirs (Delémont-Blancherie/Patinoire/Ecoles et Porrentruy-Roche de Mars/EMT/Piscine/Patinoire) pourraient être intéressants.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Très intéressant
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt désaccord	Voir réponse à la question 1 sur la Stratégie d'offre de transport Les nouveaux points d'arrêt proposés à Soyhières et Delémont ZARD n'ont jamais été examinés côté CFF. Ils sont incompatibles avec la desserte RE/Grandes lignes en principe souhaitée entre Bienne et Bâle. L'arrêt Communance est incompatible avec certains concepts d'offre (correspondance Bienne-Porrentruy).
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Voir ci-dessus.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt désaccord	Le canton de Berne est intéressé par une liaison RE rapide Bienne-Belfort.
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	plutôt d'accord	Oui, mais il est important de garantir de bonne liaison (y c. en temps de trajet) de l'Ajoie avec Berne (maxi 1.20h.) et Bâle (maxi: 1h) pour les pendulaires. A mon sens, elle prime une relation 1/4 heures Porrentruy-Delémont.

4.4 Partagez-vous en particulier l'idée de la création d'une liaison facilitée, éventuellement sans transbordement, entre Delémont et les Franches-Montagnes, resp. La Chaux-de-Fonds (actions O1 et O2, présentées aux chap. 4.2 et 5.1) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	Prendre note du commentaire en fin de page
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Cf remarques générales
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt désaccord	Augmentation de l'investissement et du fonctionnement justifiés?
Commune de Corban	plutôt d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	Prendre note du commentaire en fin de page
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	Garantir cas échéant une desserte minimale à l'heure
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Même remarque
Commune de Haute-Sorne	d'accord	Garantir impérativement la liaison avec les ZAIC
Commune de Rossemaison	plutôt d'accord	Déjà dans le programme d'Alain Boillat, premier chef du service des transports de la RJ après 1978.
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	d'accord	-
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Le trafic se fait autant voire plus du côté de la Chaux-de-Fonds, Bienne, Vallon, Tavannes-Tramelan et la France voisine. Delémont et Porrentruy sont-ils des priorités économiques et sociales?
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	Nous soutenons résolument la mise en service à la fois d'un train régional ® et un train régional express (RER) sur les FM. Notre commune tient à relever sa satisfaction et le fait de renforcer la cadence à 30' corrige la situation actuelle. La solution du 3ème rail entre Glovelier et Delémont est la solution recommandée par certains experts. Nous plaçons pour une mise en service prioritaire de ces actions stratégiques sur les Franches-Montagnes et une réalisation rapide de l'amélioration de la desserte
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	-
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Cette liaison est fondamentale pour mieux intégrer les FM au Canton du Jura (étudiants, apprentis, touristes, ...)
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	désaccord	Voir réponse à la question 1 sur la Stratégie d'offre de transport Au vu du changement de train facilité à Glovelier, nous nous demandons si les coûts importants d'une relation sans transbordement (3e rail) sont justifiés par son utilité.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	Pas "éventuellement", c'est important!
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	plutôt d'accord	Oui, tout à fait, à la double condition que cela ne péjore pas les actuelles liaisons directes Ajoie – Bienne ; Ajoie – Bâle, d'une part, et qu'il permette également une meilleure desserte Ajoie – Franche-Montagne (avec correspondance sans attente à Glovelier, p. ex.), d'autre part.

4.5 Partagez-vous en particulier l'idée de fixer des seuils et des critères pour l'adaptation de la desserte régionale par bus (action O3, présentée aux chap. 4.2 et 5.1) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	Pour autant que cela ne prétérite pas les périphéries!
Commune de Corban	plutôt d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	Garantir cas échéant une desserte minimale à l'heure
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt désaccord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt désaccord	Non car selon les objectifs, toutes les localités pourront être desservies
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendlincourt	d'accord	Ces propositions sont bonnes mais le rabattement sur le réseau ferroviaire est essentiel.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Oui mais attention à la contradiction avec le principe 7, et surtout à la réalisation complexe que cela peut engendrer si la réglementation est trop stricte.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	Garantir cas échéant une desserte minimale à l'heure
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Les bus doivent jouer un rôle de drainage d'usagers vers les lignes ferroviaires (rabattement vers les gares) pour les régions isolées (Clos du D., Haute-Ajoie, Pleigne, La Courtine, ...)
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	Garantir cas échéant une desserte minimale à l'heure
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	-	Comme les CFF ne sont pas concernés directement, ils renoncent à prendre position sur ce point.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	Il est important de concevoir le réseau des bus en complémentarité du chemin de fer. Les lignes doivent être conçues comme rabattement sur le réseau ferré en assurant la chaîne de transport.

Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Le réseau ferré est le réseau structurant, en partant du réseau national
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	d'accord	-

4.6 Partagez-vous en particulier la notion de « bouquet d'alternatives » dans les régions les moins densément habitées, qui signifie donc que tous les hameaux du canton ne seront pas desservis par une ligne de bus régulière (action O4, présentée aux chap. 4.2 et 5.1)?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	Si cela peut être mis en place, ce sont effectivement de bonnes alternatives
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	d'accord	Pour des raisons financières évidentes
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt désaccord	Quelles sont les limites? Ne risque-t-on pas l'abandon de certains territoires moins denses en terme de population?
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	Si cela peut être mis en place, ce sont effectivement de bonnes alternatives
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	Garantir une desserte (type publicar ou autre)
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt désaccord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Itinéraire souple à prévoir sur les lieux touristiques : p. ex. pour notre commune Grottes de Réclère, Roche d'Or, arrêt rond point Dinosaur
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	Mettre en place des mesures incitatives pour la réduction de la 2ème voiture et contrôler l'efficacité des mesures proposées.
Commune de Rossemaison	plutôt d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	d'accord	Très important : l'isolement ne doit pas être un facteur d'exclusion des grands projets.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Si l'on respecte ces lieux et leurs habitants et que l'offre est bien réelle et coordonnée avec la diminution de la desserte des bus.
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	plutôt d'accord	C'est encore un peu vague. A creuser impérativement.
Commune Les Enfers	d'accord	Par exemple en subventionnant les petites entreprises de taxi "régional" (Taxi Saignelégier notamment)
Commune mixte de Mettembert	plutôt désaccord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Oui, c'est évident et nécessaire pour des raisons financières (maîtrise des charges cantonales et communales)
Municipalité de Porrentruy	plutôt désaccord	Le "bouquet d'alternatives" devrait théoriquement se trouver sur l'ensemble du canton afin de compléter l'offre pour tous les usagers.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	Garantir une desserte (type publicar ou autre)
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	plutôt d'accord	Egalité des gens p. transports publics : bien étudier les possibilités - à inventer peut-être - pour certains hameaux
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	Il serait bon de prévoir des places de parc gratuites pour les habitants des régions moins densément peuplées

Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	Garantir une desserte (type publicar ou autre)
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	-	Comme les CFF ne sont pas concernés directement, ils renoncent à prendre position sur ce point.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Une desserte par bus sur appel n'est pas une alternative valable.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	Voir remarque faite plus haut s'agissant des offres à la demande
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	d'accord	-

5.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.3) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Aussi en tenant des grandes manifestations : p.ex. pour notre commune fête de St-Martin en Haute-Ajoie en favorisant l'aller et le retour des gens et, en particulier, des jeunes et autres personnes en fin de journée et pendant la nuit
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	C3 : ne pas oublier de faire la promo à tous les citoyens. Inciter les entreprises en particulier à la mobilité douce par les TP
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	d'accord	La visibilité est primordiale. Elle est encore mal exploitée.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	plutôt d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	d'accord	Les entreprises de TP doivent être responsabilisées.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	Les entreprises de TP doivent être responsabilisées.
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Est-il possible de concevoir une zone tarifaire englobant Jura et Jura bernois? Eviter de pénaliser les transports à courte distance, comme ça été fait dans le Jura bernois à cause de Libero!
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt d'accord	Plus d'intégration, oui, pour autant que cela réponde à un véritable besoin de notre clientèle. Avant de pouvoir se prononcer correctement, il est primordial de procéder à une étude pour mesurer les impacts sur notre clientèle et pour s'assurer de la pertinence d'une tarification intégrée. Les déplacements des clients doivent être multimodaux (p ex. train + bus) et la toile du réseau doit être suffisamment dense pour que le développement d'une tarification intégrée soit optimale et permette un transfert modal en faveur des TP. Les clients qui n'utilisent qu'un mode de transport et/ou qui ne bénéficient pas d'un réseau en « toile » risquent de voir le prix de leurs déplacements augmenter sans pouvoir profiter d'aucun avantage en contrepartie. Plus d'incitation, oui, pour autant que cela ne se fasse pas par un nivellement des tarifs vers le bas et pour autant que les solutions envisagées respectent nos objectifs d'harmonisation suprarégionale en terme d'assortiment/règles tarifaires, tiennent compte des développements à venir avec les projets nationaux (SwissPass, clipabo, etc.) et ne péjore pas la clarté de l'offre tarifaire principale pour les clients.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

5.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.3 et 4.7) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	A1-4 Terme de "fiscalité" plutôt ambigu.
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendlincourt	d'accord	Cela facilitera grandement l'organisation des déplacements.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Porter une attention particulière au dialogue et au partage des décisions tant avec les régions (Franches-Montagnes) que les communes concernées.
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	plutôt d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Intégrer la ligne CJ Bonfol-Porrentruy et la ligne CFF Porrentruy-Boncourt/Delle dans un réseau RER jurassien.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	Proposer une carte journalière Jura dans le cadre de l'action C1 (sur l'exemple de Arcobaleno au Tessin)
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	A1-4 Terme de "fiscalité" plutôt ambigu.
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	A1-4 Terme de "fiscalité" plutôt ambigu.
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt d'accord	Renforcement de l'intégration tarifaire : une étude est actuellement menée au sein de Vagabond en collaboration avec Rapp Trans pour évaluer la pertinence d'une CTI dans le Jura. Une importance particulière devra être accordée à l'identification des opportunités et des risques pour les clients. La satisfaction de la clientèle doit rester un objectif central. Pour justifier les investissements à mettre en oeuvre, les résultats des travaux devront montrer que l'introduction d'une CTI répond aux besoins/attentes des clients et qu'elle représente pour la majorité d'entre eux une amélioration. Les possibilités de trajets multimodaux et les évolutions en termes de prix sont notamment à évaluer. Par ailleurs l'étude devra également évaluer les risques et opportunités pour les ET's. Les points d'attention sont ici essentiellement financiers. Il faudra notamment évaluer précisément les effets d'une CTI sur les Taux de couverture des lignes, les recettes des ET's (CA et RR des recettes) et les futurs coûts annuels de fonctionnement à la charge des ET's Pass « Jura tout compris » : un produit tarifaire, le Jura-Pass, a été développé au sein de Vagabond en collaboration Jura Tourisme. Le Jura-Pass répond pleinement à cet objectif et a été introduit sous forme de phase teste en janvier 2015 pour une durée de deux ans. Un bilan sera fait au terme de cette période et l'offre sera reconduite et pérennisée si les signaux sont au vert. Groupe Promo : un groupe de promotion des TP réunissant les acteurs clés est une bonne initiative Accès la l'information : les CFF accordent une attention particulière au développement des canaux d'information et de distribution électronique. Favorisant les pratiques de mobilité multimodales
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Action C1 : La communauté tarifaire Vagabond doit-elle être maintenue ? Son remplacement par TNW (communauté tarifaire bâloise) et une extension des communautés voisines Libero et Onde Verte pourrait être une alternative intéressante pour les voyageurs (clients). Action C2 : Le rayon de validité d'un « Pass-Tout-Jura » doit correspondre à un espace fonctionnel et non à un espace défini par des frontières politiques. Action C5 : Une identité unique des entreprises est inutile. Chaque entreprise doit pouvoir conserver sa propre identité. Par contre, l'identité et l'affichage aux points d'arrêt doit être claire et similaire pour toutes les entreprises.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	Faut-il définir les offres touristiques en fonction des découpages politiques ? La prise en compte de régions fonctionnelles semblerait plus pertinente. désaccord avec l'action C5 (identité visuelle). Notamment suite à l'expérience négative faite en Argovie.
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

5.3 Avez-vous des suggestions quant à d'autres actions envisageables ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	-	
Commune d'Alle	-	
Commune de Basse-Allaine	-	
Commune de Beunevésin	-	
Commune de Boncourt	-	
Commune de Bonfol	-	
Commune de Clos du Doubs	-	
Commune de Corban	-	
Commune de Courchapoix	-	
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	-	
Commune de Courroux	-	100 ans de surtaxe ça suffit... Tunnel Moutier-Granges (BLS)
Commune de Courtételle	-	
Commune de Fontenais	-	
Commune de Haute-Ajoie	-	
Commune de Haute-Sorne	-	
Commune de Rossemaison	-	Renforcer l'action de Jura Tourisme, peu efficace et mal dirigé. Mauvaise utilisation des deniers publics.
Commune de Val Terbi	-	
Commune de Vendincourt	-	
Commune des Breuleux	-	Attention au sentiment -> imposé par le Canton ! Faire émerger les idées de la base svp.
Commune Le Noirmont	-	
Commune Les Bois	-	
Commune Les Enfers	-	
Commune mixte de Mettembert	-	
Municipalité de Delémont	-	
Municipalité de Porrentruy	-	<p>1. Améliorer le confort et la sécurité du voyageur en général. Standard d'équipements, gares et haltes : quais, vélos, lumière, places assises, horaire, téléphones d'appels, etc...</p> <p>2.a Proposition théorique mais possible avec les développements technologiques actuels, proposer un tarif qui diminue en fonction du nombre de kilomètres parcourus dans l'année avec un système de validation des trajets à l'entrée du TP que le passager valide en entrant et en sortant, validant et calculant ainsi un temps ou une distance de course.</p> <p>2.b Ou alors un abonnement qui dépend de nos trajets et qu'on règle à la fin du mois en fonction des trajets effectués (identique aux abonnements de téléphonie). L'usager valide son abonnement à l'entrée et à la sortie grâce à une carte magnétique uniquement possible lorsque le transport est à l'arrêt, ce qui permet aux contrôleurs de vérifier que la carte a été « oblitérée » lors du trajet et permet l'amende. Ensuite ce procédé permettra d'étendre la distribution de ces cartes à une partie plus importante de la population. Pas de trajet – pas de frais et des tarifs qui s'adaptent et qui sont avantageux pour l'usager en fonction de son utilisation des TP. Prévoir la possibilité de bloquer la carte en cas de perte, depuis une gare par exemple ou par Internet grâce à un compte client sur une plateforme adaptée. Au final gagner sur le nombre d'utilisateurs et solliciter vivement ainsi même une utilisation ponctuelle qui coûte actuellement très cher pour ce type d'usagers.</p>

Institutions officielles		
Commission technique des transports		Améliorer le confort et la sécurité du voyageur en général. Standard d'équipements, gares et haltes : quais, vélos, lumière, places assises, horaire , téléphones d'appels, etc...
Partis politiques		
Les Verts jurassiens		100 ans de surtaxe ça suffit... Tunnel Moutier-Granges (BLS)
Parti chrétien social indépendant (PCSI)		-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)		Vu que le Jura est un pays touristique, prévoir une utilisation facilité et bon marché pour les vélos.
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura		100 ans de surtaxe ça suffit... Tunnel Moutier-Granges (BLS)
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura		-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest		-
Chemins de fer du Jura SA (CJ)		-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)		-
Office des transports publics du Canton de Berne		-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay		-

6.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.4) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	Rajouter la prise en compte du territoire bâti également excentré
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	Rajouter la prise en compte du territoire bâti également excentré
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	Maintenir les relations et communications avec les communes
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	Rajouter la prise en compte du territoire bâti également excentré
Commune de Vendincourt	d'accord	Associer les communes (grandes ou petites) à la réflexion et aux dialogues est prioritaire.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Idem ci-dessus.
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	plutôt d'accord	Idem principe 4 (mise au net CDTP après révision du Plan directeur cantonal pour des questions de coordination évidentes); en introduction, ajouter « par des pratiques convergentes d'aménagement du territoire et d'aménagement régional et local » (cf. plans directeurs régionaux réalisés ou à venir); 5ème tiret : ajouter « des pratiques cantonales et locales d'aménagement du réseau routier ... » car il s'agit évidemment de prendre également des mesures sur les routes cantonales
Municipalité de Porrentruy	d'accord	-
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	La coordination du développement du territoire et du développement des transports publics est primordiale
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	Du point de vue des CFF, la stratégie paraît appropriée pour renforcer les attentes des transports publics.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	La coordination avec l'aménagement du territoire est primordiale. Il manque une stratégie de communication et d'information.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	La coordination des politiques de transport et d'aménagement du territoire est primordiale.
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

6.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.4 et 4.7) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	plutôt désaccord	Action A1 « Territoire garanti transports publics » : qu'entend-on par fiscalité ? S'il s'agit d'introduire ou d'augmenter l'impôt, ce n'est pas pertinent et contre toutes les mesures introduites pour baisser les impôts. L'AJC s'oppose à ce critère.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt désaccord	La fiscalité jurassienne ne peut pas augmenter
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	Le renforcement des F-M ne risque-t-il pas de diminuer des ressources nécessaires ailleurs?
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	plutôt désaccord	Action A1 « Territoire garanti transports publics » : qu'entend-on par fiscalité ? S'il s'agit d'introduire ou d'augmenter l'impôt, ce n'est pas pertinent et contre toutes les mesures introduites pour baisser les impôts. L'AJC s'oppose à ce critère.
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courfételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	d'accord	4.4 : Trouver des synergies avec la mise en place du covoiturage
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	plutôt désaccord	L'introduction ou l'augmentation de l'impôt n'est pas pertinente et va à l'encontre des mesures introduites pour baisser la charge fiscale. Nous nous opposons à ce critère.
Commune de Vendlincourt	d'accord	Une gare doit être une vitrine de l'offre
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	désaccord	Désaccord sur Action A1 « Territoire garanti transports publics » : l'introduction de mesures fiscales pour assurer le financement des transports publics n'est pas pertinente et pas souhaitable; cela risque de péjorer l'attractivité des communes et du canton, alors que des efforts importants sont consentis, depuis plusieurs années, pour réduire les charges fiscales des entreprises et des ménages; le Conseil communal de Delémont s'oppose à ce type de mesures
Municipalité de Porrentruy	plutôt désaccord	Quid de l'occupation décentralisée du territoire et de l'avenir des communes excentrées! A1 L'aménagement du territoire et la fiscalité sont la responsabilité des communes, attention à maintenir ces compétences, une fusion avec A2 semblerait judicieuse
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	-

Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	Du point de vue des CFF, la stratégie paraît appropriée pour renforcer les attentes des transports publics.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	Importance du réseau ferroviaire structurant (réseau national, intercantonal et transfrontalier)
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

6.3 Partagez-vous en particulier l'idée de faire de la desserte en transports publics un critère majeur pour le développement des zones d'habitation et d'activités (action A1, présentée aux chap. 4.4 et 5.3) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Dans les grands centres, mais pas dans les petits villages
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt désaccord	Il doit y avoir des limites à ne pas dépasser. Sinon c'est admettre l'abandon des régions périphériques.
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Mais ne pas limiter le développement et l'implantation de projets d'entreprises (p.ex. hôtels, parcs touristiques, chambres d'hôtes) en dehors des zones non desservies
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendlincourt	plutôt d'accord	Pour les nouveaux projets : oui, mais attention : votre carte pénalise des communes ayant des zones d'habitations plus anciennes. De plus, la topographie du terrain n'est pas toujours favorable à une bonne adéquation avec les transports publics. En résumé, un critère : oui ; mais majeur : non.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	La coordination intercantonale n'étant pas notée comme un objectif prioritaire, nous nous en étonnons. Etonnement également quant à l'objectif Noctambus non -prioritaire. C'est dommage pour les jeunes! Si l'on veut qu'ils soient fidèles aux transports publics, il faut leur en donner les moyens.
Commune Le Noirmont	d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	Fiche A1 : concernant les gares et maintien des prestations de guichet. Ne pas oublier les gares des FM comme le Noirmont ainsi que les villages des Bois, des Breuleux, de Saignelégier, où l'on pourrait promouvoir des projets multifonctionnels, une réflexion devrait être mise sur pied à ce sujet.
Commune Les Enfers	plutôt d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Oui, mais il ne faut pas que cela reste un principe, il faut l'appliquer concrètement et immédiatement
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Dans une vision idéale oui, cependant d'autres facteurs à priori prépondérant et surtout plus restrictifs empêchent de développer l'habitation. Le maintien des surfaces d'assolement, la protection ISOS et la lutte contre les dangers naturels sont des exemples.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	Valorisation des sites des gares : inclure aussi les haltes et tous lieux d'accueil des voyageurs

Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Favoriser la construction où les TP sont déjà très développés. Maintien des acquis.
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	-	Comme les CFF ne sont pas concernés directement, ils renoncent à prendre position sur ce point.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	d'accord	-

7.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.5) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	Pourquoi seulement la coopération transfrontalière du côté de Boncourt-Delle et ne pas proposer des services de transports publics transfrontaliers avec les autres localités françaises en relation avec le canton ? p.ex. Damvant- Villars-les-Blamont, Réclère-Glère, Fahy-Audincourt, etc.
Commune de Haute-Sorne	d'accord	Ne pas oublier le développement en dehors des grands axes de communications
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	d'accord	Coordination avec tous les acteurs est primordiale
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Idem ci-dessus.
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	plutôt d'accord	Eviter la concentration urbaine, car cela nuirait au développement des petites communes et hameaux.
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	d'accord	-
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	plutôt d'accord	Le chemin de fer constitue le socle des TP. Les mesures doivent concourir à son optimisation. Aspect structurant du territoire.
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	Evidence mais très théorique

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt d'accord	Du point de vue des CFF, la stratégie paraît appropriée pour renforcer les attentes des transports publics. La coordination intercantonale est en principe déjà réglée par les régions de planification FAIF/PRODES. À notre avis, il ne faut pas les doubler par des structures supplémentaires.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	plutôt d'accord	Le réseau ferré doit servir de base structurante interrégionale, intercantonale et transfrontalière. Les actions P1, P3, P5 et P6 doivent être adaptées en conséquence.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	plutôt d'accord	Rôle structurant du réseau ferroviaire
Office des transports publics du Canton de Berne	d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

7.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.5 et 4.7) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	plutôt d'accord	Observatoire cantonal devrait être aussi composé de membres de communes
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	-
Commune de Corban	-	-
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	P4 : Intégrer la sécurité, la sûreté et la santé (personnel et clients) (ex gare sans personnel !) Enquêtes de satisfaction clients et personnel
Commune de Courtételle	plutôt d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendlincourt	plutôt d'accord	Action p. 7 : la création d'un observatoire est-elle vraiment nécessaire?
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	Aux Breuleux et environs, porter une attention particulière aux cercles sociaux et à leur configuration géographique pour adapter l'offre. Là encore, le dialogue est primordial car la suppression des petites écoles et les nombreux transports publics sont parfois pénibles pour les élèves et leur famille. Impliquer des « locaux » dans les groupes de travail liés aux horaires.
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	plutôt d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	plutôt d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Contrairement au reste du document, ces actions sont plus abstraites et permettent une liberté d'exécution intéressante
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	P3 Groupe horaire : vraiment nécessaire? Eviter une organisation trop compliquée avec des doublons
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	P4 : Intégrer la sécurité, la sûreté et la santé (personnel et clients) (ex gare sans personnel !) Enquêtes de satisfaction clients et personnel
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	P4 : Intégrer la sécurité, la sûreté et la santé (personnel et clients) (ex gare sans personnel !) Enquêtes de satisfaction clients et personnel
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	Attention à ne pas trop gonfler le côté administratif

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt d'accord	La stratégie paraît appropriée pour renforcer les attentes des transports publics.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	Voir ci-dessus (P1, P3, P5 et P6)
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	-
Office des transports publics du Canton de Berne	plutôt d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

8.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.6) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	Le financement durable doit s'établir sans devoir augmenter les budgets de fonctionnement communaux.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Comment trouver les financements cantonaux / communaux?
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	Page 52
Commune de Courchapoix	d'accord	Le financement durable doit s'établir sans devoir augmenter les budgets de fonctionnement communaux.
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	plutôt d'accord	-
Commune de Courroux	d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	Les dispositions financières communales demeurent également réservées, et pas seulement cantonales
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	Le financement durable doit s'établir sans devoir augmenter les budgets de fonctionnement des communes.
Commune de Vendlincourt	d'accord	-
Commune des Breuleux	-	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	plutôt d'accord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	Il s'agit effectivement de ne pas grever les budgets de fonctionnement cantonaux et communaux; les disponibilités financières cantonales et communales demeurent réservées
Municipalité de Porrentruy	d'accord	La stratégie de financement doit être largement débattue avec les différents acteurs de notre société, notamment les communes.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	Oui, dans la mesure où la Confédération continue d'y contribuer. De plus, le Canton du Jura doit démontrer ses ambitions dans ce domaine qui devrait éviter les mesures OPTIMA.
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	Grands principes!

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	plutôt d'accord	<p>Le financement pérenne du trafic régional représente l'un des plus grands défis à relever. C'est pourquoi les CFF apprécient particulièrement qu'un canton fixe des objectifs en la matière et développe une stratégie en conséquence.</p> <p>Le sujet est essentiel et la vision nous semble bonne. La stratégie ne va par contre pas très loin en la concrétisant, et un chiffrage nous manque (p.ex. besoin en indemnités pour les offres formulées en tant que vision) :</p> <p>La formulation est bonne et également valable pour la fixation des tarifs. un tarif adéquat doit répondre aux attentes des utilisateurs des transports publics en terme de perception prix-prestations, d'une part, et le prix doit permettre aux entreprises de transports de garantir un certain niveau de couverture de leurs charges et ainsi pérenniser l'offre de transports à long terme, d'autre part</p>
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	Le financement dépend également de la participation de tiers, en particulier de la Confédération (OFT).
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Importance de l'action P6, coordination intercantonale
Office des transports publics du Canton de Berne	-	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

8.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.6 et 4.7) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	-
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	-
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	plutôt d'accord	La création d'un observatoire cantonal n'est pas nécessaire.
Commune de Courchapoix	d'accord	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	Dans une relation PP le public DOIT rester majoritaire.
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	plutôt d'accord	Veiller à ce que les coûts d'investissement et de fonctionnement ne se reportent pas de manière exagérée sur le prix des titres de transports ce qui péjorerait tout le concept.
Commune de Rossemaison	plutôt d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	-
Commune de Vendincourt	d'accord	-
Commune des Breuleux	-	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	plutôt désaccord	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	d'accord	-
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Retour de la thématique d'innovation, créer un fonds qui permettrait notamment la mise à disposition d'un terrain d'action pour les recherches dans le domaine de la mobilité.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	-
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	Dans une relation PP, le public DOIT rester majoritaire.
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	Dans une relation PP, le public DOIT rester majoritaire.
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	L'intégration de nouvelles sources de financement cantonales paraît impérative, pour financer non seulement la vision RER jurassien avancée, mais aussi les étapes de développement prévues. Les CFF trouvent cela d'autant plus important qu'il apparaît qu'en raison de l'évolution des indemnités du trafic régional ces dernières années, la Confédération peut uniquement assurer le strict minimum nécessaire et que ce qui est souhaitable doit être supporté par les cantons. Compte tenu des limites du financement d'aide des CFF pour certaines prestations de trafic régional dans le Jura par les CFF, cela est d'autant plus urgent. Les 3 actions proposées sont bonnes mais devraient être complétées par un 4ème levier : les mesures tarifaires. Avec notamment l'augmentation du prix des sillons, il sera inévitable de devoir mener des réflexions au sein de Vagabond sur les besoins d'augmentation tarifaire. Ce levier sera d'autant plus important si une CTI voit le jour dans le Jura.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Attention aux financements de tiers (OFT)
Office des transports publics du Canton de Berne	-	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	-	-

8.3 Comment percevez-vous en particulier l'idée de rechercher de nouvelles sources de financement, notamment liées à la fiscalité territoriale (chap. 4.6, action F1 et chap., 5.5, fiche d'action F1) ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	-	Comme indiqué auparavant, l'idéal est de trouver des ressources financières autres que par le biais de la fiscalité. Le financement des TP étant assuré à 75 % par la Confédération, le Canton devrait assurer le financement sans passer par la fiscalité et sans augmenter les budgets communaux.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt désaccord	Toute nouvelle taxe réduit l'attractivité de la RCJU.
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	d'accord	-
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	plutôt d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	De nouvelles sources de financement si l'on ne veut pas augmenter les charges des communes.
Commune de Courchapoix	-	Comme indiqué auparavant, l'idéal est de trouver des ressources financières autres que par le biais de la fiscalité. Le financement des TP étant assuré à 75 % par la Confédération, le Canton devrait assurer le financement sans passer par la fiscalité et sans augmenter les budgets communaux.
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	Attention à ce que ces financements ne soient in fine imputés aux communes.
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	plutôt d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	désaccord	Qui va accepter de payer de nouvelles taxes ? Problème, il y aura : éventuellement par la taxe de séjour pour les lieux touristiques, sinon ce sera difficile de faire accepter une nouvelle taxe ou une augmentation de taxe.
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	désaccord	La fiscalité est déjà beaucoup trop lourde.
Commune de Val Terbi	plutôt d'accord	Idéalement, il s'agirait de trouver des ressources financières autres que par le biais de la fiscalité.
Commune de Vendlincourt	plutôt d'accord	Il faut veiller à ce que les mesures prises soient supportables!
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	plutôt d'accord	-
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	plutôt désaccord	Nous paraît peu réaliste en relation avec les stratégies d'économie de la confédération, des cantons et des communes. En outre, il nous semble indispensable de développer ce genre de stratégie au niveau intercantonal et fédéral.
Commune mixte de Mettembert	plutôt d'accord	-
Municipalité de Delémont	-	Cf. réponse ci-dessus sous stratégie d'appui : le Conseil communal de Delémont s'oppose à toute mesure fiscale F1 : l'idée de recourir à des contributions des propriétaires fonciers n'est pas nouvelle, a déjà été pratiquée et est donc à soutenir. Par contre, le Conseil communal n'est a priori pas favorable à des nouvelles contributions immobilières ou des entreprises, afin de ne pas réduire l'attractivité du canton et des communes. Le principe indiquant le « financement de l'infrastructure n'affectant pas le budget de fonctionnement des transports publics » pose question : par quel budget cela devra-t-il être financé? En vertu des principes de causalité et de la comptabilité analytique, il faut que le budget des transports publics soit transparent, avec toutes les charges y relatives. Il faut ajouter, sous partenaires, les communes.

Municipalité de Porrentruy	plutôt désaccord	Le développement du territoire doit concentrer une partie de son développement à proximité des lignes de chemin de fer, mais il est plus aisé de développer des lignes par rapport au territoire, ceci semble plus réaliste. Difficile de saisir ce qui est sous-jacent mais la diminution des places de parc dans des constructions à proximité directe des transports publics est effectivement une action possible. Une gestion efficace du stationnement dans les communes et par les communes peut remplir une fonction intéressante en termes de transfert modal.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	Contribution des entreprises = bonne piste à suivre sur l'exemple du versement transport en France.
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	Attention à ce que ces financements ne soient in fine imputés aux communes.
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	plutôt d'accord	Est-il possible de créer un fond spécial pour les TP? Comment l'alimenter? Nouvelle répartition des ressources entre Départements JU??
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	désaccord	-
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	Attention à ce que ces financements ne soient in fine imputés aux communes.
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	plutôt d'accord	Tout à fait d'accord avec les idées mais il manque des propositions concrètes.
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	-	Comme les CFF ne sont pas concernés directement, ils renoncent à prendre position sur ce point.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	désaccord	-
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Attention aux possibilités des finances publiques, qui ne sont pas inépuisables.
Office des transports publics du Canton de Berne	-	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	désaccord	-

8.4 Avez-vous des suggestions quant à d'autres sources de financement envisageables ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	-	-
Commune d'Alle	-	-
Commune de Basse-Allaine	-	Mise en concurrence des entreprises de transport
Commune de Beunevésin	-	-
Commune de Boncourt	-	-
Commune de Bonfol	-	-
Commune de Clos du Doubs	-	-
Commune de Corban	-	-
Commune de Courchapoix	-	-
Commune de Courchavon	-	Voir remarques générales
Commune de Courrendlin	-	-
Commune de Courroux	-	Taxe au km
Commune de Courtételle	-	-
Commune de Fontenais	-	-
Commune de Haute-Ajoie	-	-
Commune de Haute-Sorne	-	Mettre en place une contribution financière auprès des entreprises qui ne mettent pas en place des plans de mobilités efficaces et avérés. Augmentation du prix de l'essence ou des taxes.
Commune de Rossemaison	-	Dégraissage du mammoth avec nouvelle politique salariale pour dégager des moyens d'investissements. Optima est un début mais est un pet de moustique dans un ouragan!
Commune de Val Terbi	-	-
Commune de Vendlincourt	-	-
Commune des Breuleux	-	Etudier le développement d'offre de transports publics pour les frontaliers sur les Franches-Montagnes et impliquer les entreprises dans la réflexion, la promotion auprès de leurs employés et les inciter à participer par un partenariat.
Commune Le Noirmont	-	-
Commune Les Bois	-	-
Commune Les Enfers	-	-
Commune mixte de Mettembert	-	-
Municipalité de Delémont	-	Il faut améliorer le taux de couverture ce qui passe certainement par une mise en concurrence des entreprises (situation de monopole actuellement) et la recherche d'autres prestataires moins chers (cf. expérience PubliCar à Delémont).
Municipalité de Porrentruy	-	Etendre les frais de stationnement à toutes les places de stationnement ouvertes au public.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	-	Taxes aux entreprises et sociétés selon leur proximité des TP et un soutien pour leur utilisation.
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	-	Taxe au km
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	-	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	-	Il pourrait être demandé une participation financière aux entreprises qui ont du personnel frontalier, en fonction du nombre.
Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	-	Taxe au km
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	-	-

Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest		-
Chemins de fer du Jura SA (CJ)		Les finances publiques ont des moyens limités, ce qui a une répercussion directe sur l'ensemble de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)		-
Office des transports publics du Canton de Berne		-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay		-

9.1 D'une manière générale, appréciez-vous la forme et la présentation du document dans son ensemble ?

Organisation (Expéditeur)	Appréciation	Commentaires
Communes		
Association jurassienne des communes (AJC)	d'accord	L'AJC salut l'excellence du projet, il est ambitieux, demeurent réservés les soucis de financement.
Commune d'Alle	d'accord	-
Commune de Basse-Allaine	plutôt d'accord	Très détaillé mais parfois redondant La conception fait rêver, mais n'est pas réaliste, ni réalisable A recentrer et fixer des priorités selon les moyens à disposition
Commune de Beunevésin	d'accord	-
Commune de Boncourt	plutôt d'accord	Il manque un document de synthèse.
Commune de Bonfol	plutôt d'accord	-
Commune de Clos du Doubs	d'accord	-
Commune de Corban	d'accord	-
Commune de Courchapoix	d'accord	La commune de Courchapoix salut l'excellence du projet, il est ambitieux, demeurent réservés les soucis de financement.
Commune de Courchavon	-	Très technique, lecture ardue
Commune de Courrendlin	d'accord	-
Commune de Courroux	plutôt d'accord	-
Commune de Courtételle	d'accord	-
Commune de Fontenais	d'accord	-
Commune de Haute-Ajoie	d'accord	-
Commune de Haute-Sorne	d'accord	-
Commune de Rossemaison	d'accord	-
Commune de Val Terbi	d'accord	L'excellent travail réalisé est salué. Le projet comporte des objectifs ambitieux, idéalistes, qui impliquera des soucis de financement.
Commune de Vendlincourt	plutôt désaccord	Une telle consultation exige un temps et une implication trop importante pour un élu communal dont la charge de travail est déjà très conséquente. Tout au moins, une synthèse des moyens, des objectifs et des résultats attendus devraient figurer en tête des documents transmis pour en faciliter la lecture et l'étude.
Commune des Breuleux	plutôt d'accord	-
Commune Le Noirmont	plutôt désaccord	Présentation intéressante mais compliquée!
Commune Les Bois	d'accord	-
Commune Les Enfers	-	-
Commune mixte de Mettembert	d'accord	-
Municipalité de Delémont	plutôt d'accord	Le document devrait être beaucoup plus synthétique, avec des priorités qui tiennent compte, à 15 ans, des disponibilités réelles du canton et des communes, aussi bien en ressources humaines que financières; il faudrait donc recentrer la stratégie sur ce qu'il sera possible de concrétiser à 15 ans, faute de quoi il risque d'y avoir une certaine dispersion des efforts, voire une obligation d'abandon de certaines actions.
Municipalité de Porrentruy	plutôt d'accord	Il est nécessaire de se plonger pleinement dans le document pour saisir le rôle des "principes" "objectifs" et "actions", un schéma de la structure définie au point 1.2 pourrait améliorer la compréhension. Les illustrations cartographiques sont les bienvenues.
Institutions officielles		
Commission technique des transports	plutôt d'accord	Voir remarque sous "Principes et objectifs" (chap. 3)
Partis politiques		
Les Verts jurassiens	plutôt d'accord	-
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	d'accord	-
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	d'accord	-

Associations		
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	plutôt d'accord	-
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	d'accord	-
Entreprises de transport		
Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	d'accord	Traitement très transparent des stratégies et présentation lisible.
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	d'accord	Le document est lisible et compréhensible.
Organes extérieurs		
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	d'accord	Document lisible et clair
Office des transports publics du Canton de Berne	d'accord	-
Particuliers		
Monsieur X. R., Courgenay	d'accord	-

Chapitre, numéro (pour les fiches d'action)	Proposition	Justifications / Remarques
Chemins de fer du Jura SA (CJ)		
Action O7	Une gare est un espace multimodal.	Elles doivent être équipées de B+R et de P+R.
Actions O1, O2 et O8	Les gares fonctionnent sur le principe des nœuds.	Les nœuds de Bienne, Bâle, La Chaux-de-Fonds et Delémont sont déterminants pour définir le concept d'offre ferroviaire et indirectement aussi pour l'offre bus (principe du rabattement et de la chaîne de transport).
Action A4 (nouveau)	Mise en place d'une stratégie de communication et d'information.	La communication sert à la transparence et à l'incitation en vue de l'utilisation des TP et l'acceptation de mise à disposition d'un financement suffisant.
Fiche d'action O1, pages 59-60.	Suppression des ruptures de charge.	Plus les liaisons sont sans changement de moyen de transport ou de train, plus elles sont attractives. D'où augmentation des fréquentations et des taux de couverture.
Fiche d'action O1, pages 59-60.	Liaison en direction de Berne « Région Capitale suisse »	Par le nœud de Bienne, assurer de bonnes correspondances en direction de Berne.
Fiche d'action O1, pages 59-60.	Prodes EA 2030	Les planifications actuellement en cours et menées par la Confédération dans le cadre de Prodes sont structurantes pour le concept d'offre ferroviaire futur.
Fiche d'action O2, page 61.	Prodes EA 2030	Les planifications actuellement en cours et menées par la Confédération dans le cadre de Prodes sont structurantes pour le concept d'offre ferroviaire futur.
Fiche d'action O2, page 61.	Pilotage par les CJ.	Les CJ acceptent le pilotage et soutiennent le projet. Il manque par contre la collaboration de CFF infrastructure.
Fiche d'action O2, page 61	Vitesse de 120 km/h.	La vitesse maximale de 120 km/h au lieu de 100 km/h est-elle vraiment nécessaire ? Cette question doit être analysée dans le cadre du développement du projet.
Fiche d'action O2, page 61	Coût estimé de 20 à 25 millions de Frs.	La question du coût du projet doit être évaluée dans le cadre du développement du projet. Les CJ ne peuvent pas certifier le montant mentionné à l'état actuel de la planification.

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)		
01 Réseau RER	Soutien à une relation sans changement de train Saignelégier - Tavannes	
03 Desserte bus	Maintien de la relation Tramelan - Glovelier - Bassecour	
01, pages 59-60	Suppression des ruptures de charges	Importance des liaisons directes
	Liaison en direction de Berne	Liaisons à assurer via le nœud de Bienne
2	Importance de PRODES 2030	

Parti chrétien social indépendant (PCSI)		
Fiche 04	Important de mettre en place pour ne pas pénaliser les communes éloignées	Viser l'équité

Chemin de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest		
2.3	Ce chapitre indique que les 6 liaisons RE supplémentaires entre Delémont et Bienne engendreraient une croissance de la demande de 40%. Cette affirmation est partielle et peut déboucher sur de fausses conclusions concernant le renforcement des cadences.	L'augmentation de la demande prend uniquement le trafic RE en compte, mais pas le recul parallèle de la demande en trafic grandes lignes. En dépit d'aménagements continus de ce tronçon (courses RE supplémentaires), la demande n'a progressé que de 17%, soit 2,3% par an, entre 2005 et 2013. En comparaison suisse, ces chiffres sont en-deçà de la moyenne suisse, en dépit de renforcements de l'offre.
2.4	L'offre de trafic régional dans le canton du Jura est aussi alimentée par des contributions limitées dans le temps de la part des CFF. Celles-ci n'apparaissent pas dans l'image du chap. 2.4.	Du point de vue des CFF, il serait judicieux que ces contributions soient indiquées comme telles, dans un souci de transparence, par exemple dans la rubrique consacrée aux divers.
Action 01	La rubrique consacrée à l'impact financier mentionne avant tout les répercussions financières concernant les investissements (matériel roulant et infrastructure). Il faut toutefois rappeler qu'il faudra aussi assumer des coûts d'exploitation notablement plus élevés. Ceux-ci devraient aussi figurer ici.	Comme les coûts d'exploitation représentent un ensemble de coûts important dans le cadre du développement d'une offre, ceux-ci devraient aussi être mentionnés dans la rubrique consacrée à l'impact financier.

Office fédéral des transports		
page 3		nous vous félicitons de prendre en compte les plans sectoriels de la Confédération. Il est pour nous important qu'une telle stratégie se base sur des documents liants entre les autorités fédérales et cantonales tels que le plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail et les plans directeurs cantonaux.
Ch. 4.5 - Stratégie de planification, page 48-50		Nous vous proposons également pour les projets de développement ferroviaire et votre stratégie de planification de faire référence au document « rail : stratégie long terme » et au « guide planification PRODES EA 2030 ». La conformité avec ces instruments fédéraux représente une coordination optimale entre le canton et la Confédération dans le cadre d'un développement futur du rail pour le canton du Jura.
Ch. 4.7 - Réponse aux objectifs spécifiques, page 53-55		Nous vous proposons de compléter le tableau par des indications sur la stratégie de financement adoptée pour les objectifs aillant un impact financier important.
Ch. 4.8 - Priorisation et phasage de la mise en œuvre des actions, page 56		Nous vous suggérons de préciser un ordre de priorité des actions (en supplément aux catégories action « phase / essentielle ») et de représenter ces actions dans un horizon temporel de mise en œuvre.
F1 – Un financement durable, solidaire et incitatif, page 91, partie 'Description'		« explorer les modalités d'un fond alimenté par les sources de financement de l'offre actuelles et nouvelles ». Nous vous prions de prendre en compte que les coûts des études et de la mise en place d'un tel fond ne devraient pas être imputés aux moyens mis à disposition par la Confédération.
F2 - Contribution fédérale aux infrastructures, page 93		La réalisation des mesures n'engendrent pas uniquement une limitation des investissements du canton mais peuvent également avoir un impact sur les indemnités versées par les cantons suite à l'augmentation de l'offre. Nous aimerions vous proposer de préciser ceci dans le chapitre « impact financier ».
F3 – Pot promo, page 94		Nous vous prions de prendre en compte que : o le coût des études et de la mise en place d'un tel fond ne devrait pas être imputé aux moyens mis à disposition par la Confédération. o les coûts liés au fonctionnement d'un tel pot ne devraient être imputés à la Confédération que pour les promotions liées à des lignes TRV.
Ch. 2.3 - Evolution de l'offre et de la fréquentation, page 17	L'évolution de la fréquentation devrait être exprimée par des chiffres absolus car les indications en pourcentage sont, dans le cadre donné, peu parlant.	
Ch. 2.7 - Etat de la planification supérieure, page 25	rajouter aux projets ferroviaires déposés par le canton du Jura dans le cadre de la démarche de planification fédérale PRODES 2030 la création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Glovelier sur les réseaux CJ.	
Ch. 4.6 – Stratégie de financement, page 51 et F1-Un financement durable, solidaire et incitatif, page 92	Nous vous prions d'adapter la phrase « Les disponibilités financières cantonales demeurent réservées, de même que les processus budgétaires et décisionnels en la matière. » en rajoutant que les disponibilités financières fédérales demeurent également réservées.	
• Ch. 5.1 – Stratégie d'offre, page 60	Horizon et échéances : Ce paragraphe devrait être modifié car il laisse sous-entendre que les mesures liées à cette stratégie sont déjà approuvées. Ceci n'est pas le cas pour autant que les investissements et modalités de financement ne soient pas définis et assurés.	
• Ch. 5.1 – Stratégie d'offre, page 69	Nous vous prions de remplacer « assuré » par « proposé » dans la partie « Impact financier ».	
• Ch. 4.2 – Stratégie d'offre, page 40 : Esquisse de desserte ferroviaire (proposition)		Quel est l'horizon temporel (année) auquel se réfère cette proposition ? Comment est-ce que la desserte IR/ICN des arrêts entre Delémont et Glovelier est-elle justifiée ? Quelle est la prévision d'évolution du taux de couverture avec une éventuelle mise en œuvre de cette proposition ?
• Fiche C1 – Renforcement de l'intégration tarifaire, page 72		Quels sont les moyens nécessaires pour la mise en place de la communauté tarifaire intégrale (CTI) ? Par qui seront tels coûts assumés ?
• Fiche F1- Un financement durable, solidaire et incitatif, page 91		Comment est-ce que les diverses sources proposées pour le financement de l'offre de transport peuvent influencer la répartition du financement de l'offre de transport actuel (graphique à la page 18) ? (impact qualitatif et quantitatif approx.)

Municipalité de Porrentruy		
3. Principe n°2	Identité cantonale se réfère à l'administration cantonale et non à la population --> identité jurassienne.	
2.6 Demande potentielle	Intégrer les déplacements pour les loisirs	La pratique de loisirs rend dépendante de la voiture une partie importante de la population, principalement en raison du manque de desserte le soir, il serait important de le mentionner même si une réponse à cette demande est complexe. De manière générale, le terme « demande potentielle » n'est pas traité dans ce chapitre.
Objectif 11	Ajouter zones de loisirs	Cf. exemples des piscines patinoires et écoles de Porrentruy et Delémont, situées le long des voies où un arrêt semble sensé.
Objectifs 22 et 23	Accentuer la mobilité douce	Complémentaire au TP, contrairement à la voiture qui demande des infrastructures de stationnement ou une offre en TP régulière et à toute heure.
Objectif 26	Assurer un avantage aux transports publics dans les projets routiers	Affirmer dans les constructions des avantages pour les TP (couloirs de bus, rues réservées mobilité douce et TP,...) afin de donner un réel avantage aux TP.
Objectif n°30	Idem note 2.6	
4.1	l Stratégie d'innovation	Rappel des commentaires précédents
Action O4	Oui si le P+R est sous entendu	
Action C1	Voire commentaires ci-dessus	Besoin d'un abonnement réellement innovant et moderne
Action C4	Développer les nouvelles technologies	Exemples des navettes sans conducteurs de l'epfl pour des trajets définis
Action A1	Ne pas changer de paradigme	Les transports pour la desserte des zones à bâtir et non le contraire
Action 7	Le principe du financement des gares multimodales doit être pris en compte et au moins partiellement assuré par le Canton ou l'intercommunalité.	Hors Agglomération, le financement de ce type de gare de connexion rail-bus repose exclusivement sur la commune
Plans de mobilité	Cité uniquement en action P2 pour l'administration cantonale ; la promotion des plans de mobilité vis-à-vis des entreprises, l'établissement d'un guide et un soutien technique partiel pourrait permettre de développer le recours à cet outil avec une incidence notable en terme de transfert vers les TP.	
P66 Desserte de bus urbaine	Les niveaux de rotation cités (10-15' en pointe et 15'-30' en dehors) excluent les bus urbains hors agglomération de Delémont.	

Commission technique des transports		
Chapitre 4.5, action P3 & P7	Associer la CTT	Expérience, sujets de la CTT
5. Fiches d'actions : 5.1 > : 02, 03, 04, 05, 06,	Associer la CTT	Expérience, sujets de la CTT
5. Fiches d'actions : 5.2 > : C2, C3, C4, C6	Associer la CTT	Expérience, sujets de la CTT
5. Fiches d'actions : 5.3 > : A3,	Associer la CTT	Expérience, sujets de la CTT
5. Fiches d'actions : 5.4 > : P3, P4, P7	Associer la CTT	Expérience, sujets de la CTT

Remarques générales

Organisation (Expéditeur)	Remarques
M. X.R., Courgenay	<p>Maintien d'un RE, respectivement instauration d'un IR Ajoie – Bienne qui garde les arrêts actuels (pas moins mais pas plus non plus, sauf peut-être ajout d'un arrêt à Courrendlin). Si une cadence demi-horaire est instaurée entre Belfort et Porrentruy, l'IR ne doit s'arrêter que Belfort, Belfort-Montbéliard-TGV, Delle, Porrentruy, puis RE actuel + éventuellement Courrendlin. Des lignes directes intra-cantonales telles que celles-là sont également une force de l'offre.</p> <p>A Bâle, Bienne et Delémont, les correspondances avec le trafic national doivent être « immédiates » (pas attente > 5'), en particulier en ce qui concerne les destinations urbaines (Zürich, arc lémanique), et ce également pour les passagers en provenance d'Ajoie.</p> <p>Dans votre variante d'un train R jusqu'à la nouvelle gare ZARD, je le prolongerais au moins jusqu'à Courrendlin, éventuellement jusqu'à Moutier, sans arrêt entre Courrendlin et Moutier.</p> <p>Très éventuellement, création d'une petite halte CJ en face de la patinoire à Porrentruy avec correspondance des trains à Porrentruy en vue de desservir la zone industriel En Roche de Mars en 1' au lieu de plusieurs minutes en bus. Utile aux étudiants et aux ouvriers. Fais du chiffre aux CJ.</p>
Fédération romande des consommateurs - FRC, section Jura	<p>Excellent document très bien présenté et agréable à consulter. Bonne vision de développement des Transports publics mais très théorique. Souhait de voir une meilleure desserte à l'intérieur des villes, notamment Delémont et ses quartiers résidentiels. Un meilleur chevauchement des zones tarifaires est souhaité. Les groupes de travail et de réflexion proposés risquent de voir les effectifs de l'administration augmentés, ce qui n'est pas souhaitable.</p>
Parti démocrate-chrétien du Jura (PDC)	<p>Il est nécessaire de promouvoir les trajets des travailleurs frontaliers par les transports publics. Le Jura doit absolument maintenir sa qualité de vie et les trajets des nombreux frontaliers par transports publics y contribueront. La qualité de vie du Jura, un élément essentiel pour le développement touristique. D'autre part, l'accès facilité des vélos aux transports publics peut inciter les touristes à venir passer quelques jours au Jura.</p>
Commune Le Noirmont	<p>Remarque concernant l'Insertion des Franches-Montagnes dans le projet RER Jura</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les principes, les objectifs, les stratégies et les actions de la présente conception directrice intègrent fort opportunément le district des Franches-Montagnes dans la desserte interne et externe du canton. Les Communes franc-montagnardes tiennent à le relever et expriment leur profonde satisfaction à leurs auteurs. Le Gouvernement et le Parlement jurassien sont par avance remerciés d'accorder toute l'importance que mérite ce but de politique générale pour l'avenir des Franches-Montagnes et par conséquent pour celui du canton. 2. A cette fin, il est proposé de renforcer la desserte ferroviaire des Franches-Montagnes sur l'axe Delémont-La Chaux-de-Fonds en passant à la cadence de 30 min selon une conception Réseau Express Régional (RER) à l'instar de ce qui se pratique dans la plupart des régions de Suisse. Cette mesure est de nature à corriger la situation actuelle handicapant fortement l'accessibilité du district depuis et pour Delémont et Porrentruy. Au delà des Franches-Montagnes et du canton, c'est l'ensemble de l'Arc jurassien qui se voit placé sur une liaison ferroviaire plus directe, plus attractive et en définitive nouvelle. 3. Concrètement nous soutenons résolument la mise en service chaque 30 min par superposition à la fois : <ul style="list-style-type: none"> -- un train régional (R) chaque l'heure (avec arrêts partout) La Chaux-de-Fonds-Saignelégier-Glovelier (y compris la liaison bus via St-Brais) donnant correspondances à Glovelier dans les deux directions ; -- un train régional express (RE) chaque heure La Chaux-de-Fonds-Delémont avec correspondances rapides à Glovelier de et pour l'Ajoie moyennant la pose d'un 3e rail entre Glovelier et Delémont.

	<p>4. De l'avis des experts en matière de technique ferroviaire la solution du 3e rail est la solution recommandée car faisable, économique et réaliste tant du point de vue de l'infrastructure (voie, installations de sécurité, etc) que du matériel roulant (adaptation bi-courant ; quais, etc). Les spécialistes remarquent que la solution 3e rail dans le cas précis est simple et praticable en regard d'alternatives jugées chimériques, inutilement compliquées ou n'apportant rien en termes de temps de parcours, au contraire, comme par exemple « l'écartement variable ».</p> <p>5. Par ailleurs la pose anticipée de traverses à trois fils de rails dans le cadre du renouvellement programmé de la ligne CFF Delémont-Glovelier devant s'achevant à l'horizon 2019 ainsi que l'automatisation de la gare de Glovelier et un nouveau matériel roulant CJ en service dès 2016 plaident pour une mise en service aussi rapide que possible de la liaison nouvelle Delémont-Glovelier-Saignelégier-Le Noirmont-Les Bois-La Chaux-de-Fonds en trains directs (RE) avec correspondances assurées aux deux extrémités. Durée de parcours prévisible : 72 min ; aujourd'hui 93 min. Gain : plus de 20 min !</p> <p>6. La conception directrice mentionne en page 59 aussi la possibilité de réduire les temps de parcours sur la ligne CJ existante. Cependant, à part des adaptations mineures, souhaitables (légère augmentation des vitesses) et peu coûteuses, il n'est pas nécessaire d'envisager d'importantes corrections de tracé pour déjà bénéficier d'une liaison très attractive en comparaison à aujourd'hui. En d'autres mots, procéder par étapes et agir à court terme, c'est assurer la faisabilité et le succès du projet. Le différer pour attendre encore mieux, c'est compromettre la jonction CJ à Delémont en « chargeant trop le bateau » !</p> <p>7. A ce propos, Il nous paraît extrêmement important que la PLANIFICATION DE REALISATION du RER Jura et en particulier de la nouvelle ligne Delémont-La Chaux-de-Fonds ne péjore pas les Franches-Montagnes. Les moyens financiers relèvent pour une bonne part de la Confédération mais dans le cas précis ils sont relativement modestes, env. 20-25 moi CHF (page 60). Il est attendu du canton qu'il use de son influence et prenne auprès des partenaires dont les CJ les initiatives nécessaires pour préserver ses intérêts vis-à-vis d'autres projets cantonaux ou fédéraux. Le tableau de la page 56 est à clarifier avec un horizon de réalisation en 2020. Une réalisation en 2025/2030 n'est pas acceptable.</p> <p>8. Relevons aussi que la nouvelle ligne La Chaux-de-Fonds-Delémont va renforcer l'antenne CFF Bienne-Bâle de la ligne du pied du Jura et l'utilité des investissements de doublement de voies entre Delémont et Bâle permettant des trains directs (ICN,RE) à la demi-heure.</p> <p>9. En page 78, il est fort justement mentionné de valoriser les sites des gares et en particulier de maintenir des prestations de guichet (via des collaborations avec des commerçants locaux par exemple). On peut imaginer et promouvoir dans de nombreuses gares des projets multifonctionnels, comme il était proposé par la Commune du Noirmont aux CJ concernant leur desserte au Noirmont, ce qui malheureusement n'a pas été entendu et n'a pas vu le jour !</p> <p>10. La présente conception encourage très efficacement l'usage combiné des transports publics (rail+bus) et des moyens individuels de déplacement (parcs à voitures, vélos, etc). En revanche, elle ne devrait pas se réaliser au détriment du trafic des marchandises (cargo) sur le rail, essentiel aussi. La problématique du développement durable et l'engorgement des routes l'exigent.</p>
Chemins de fer du Jura SA (CJ)	<ul style="list-style-type: none"> • Tout d'abord, nous tenons à vous exprimer notre reconnaissance eu égard aux démarches entreprises ces derniers mois, notamment par l'organisation d'ateliers. • Nous relevons avec satisfaction que nos propositions, émises lors desdits ateliers, ont été retenues et reprises dans le document mis en consultation. • Nous sommes favorables aux propositions soumises par rapport à la desserte des Franches-Montagnes et le projet de 3e rail Glovelier - Delémont en particulier. • Nous soulignons le fait que les études en cours dans le cadre de PRODES EA 2030 auront un effet structurant sur la conception directrice des transports publics. <p>Les CJ tiennent à souligner les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La conception proposée dans le document ne va pas en contradiction avec les études et projets pris en compte dans Prodes EA 2030 mené par la Confédération (OFT). - Le réseau de chemin de fer a un caractère structurant valable pour l'ensemble des TP jurassiens. Il y a lieu de lui consacrer la priorité lors des études et projets à mener. - Au niveau de la capacité du réseau ferré, il y a lieu de ne pas oublier les besoins pour le transport des

	<p>marchandises.</p> <p>Les CJ. remercient le canton de les avoir associés aux démarches participatives et que celui-ci a tenu compte des propositions émises lors des ateliers de travail s'étant tenus ces derniers mois.</p>
Commune de Courroux	Bonne conception directrice, utile à l'avenir, elle reste clairement au niveau stratégique (vision) et n'indique pas de manière opérationnelle (management) les actions, ces dernières restent des vœux pieux.
Municipalité de Delémont	Merci et bravo pour le travail réalisé
Commune de Boncourt	<p>Le document présenté est de très bonne facture et donne une orientation claire et dense concernant aussi bien, entre autres, la stratégie et la planification pour ces prochaines années (Prodes 2030). Toutefois, la volonté politique du canton doit rester ferme et s'appuyer, entre autres, sur la loi sur les transports publics du 20 octobre 2010.</p> <p>Cependant, il faudra constamment tenir compte de la politique de la Confédération et des CFF aussi bien sur le plan financier que des horaires.</p> <p>En effet, le nouvel horaire CFF 2016 est un camouflet pour la région jurassienne (dixit Claude Hêche) et quid des prochains horaires ?</p> <p>Si l'élaboration de ces derniers restent conditionnés par la fréquence et les moyens financiers à disposition, nul doute, que le pot de fer des centres aura toujours raison du pot de terre que sont les régions périphériques. Dans ce contexte, il faut saluer le présent rapport qui se préoccupe aussi de la desserte des régions moins dense du Canton grâce à un effort financier solidaire.</p>
Les Verts jurassiens	Bonne conception directrice, utile à l'avenir, elle reste clairement au niveau stratégique (vision) et n'indique pas de manière opérationnelle (management) les actions, ces dernières restent des vœux pieux.
Commune de Haute-Ajoie	<p>Il s'agit d'une conception très intéressante, tournée vers l'avenir de notre canton et son développement de l'offre de transport. Il ne faut pas oublier toutefois que notre démographie n'évolue pas ou très peu (dans les centres urbains). Toutefois, il faut maintenir les transports publics dans les régions périphériques car celles-ci doivent continuer de vivre. Les transports publics donnent la possibilité aux habitants de ces régions d'être proches de la nature mais aussi des centres urbains par les transports publics réguliers.</p> <p>Le problème principal sera, sans aucun doute, le financement de la CDTP. Comme vous l'avez fait remarquer, la CDTP est une ligne directrice et la mise en place sera progressive. Pendant ce temps, la mentalité de la population va évoluer dans le sens des transports publics et si tous les partenaires sont satisfaits, alors ce sera possible.</p> <p>Pour la commune de Haute-Ajoie, elle a toujours contribué à développer les transports publics, à les favoriser et maintient cette position dans sa réponse.</p>
Parti chrétien social indépendant (PCSI)	<p>Je suis en parfaite adéquation avec la CDTP. C'est un projet qui sur le long terme veille à promouvoir les TP dans leur globalité.</p> <p>Il est important que tous les départements soient impliqués dans cette conception directrice.</p> <p>Attention à ne pas supprimer des acquis mais veiller dans la révision de plan directeur à favoriser les zones à bâtir là où les TP sont déjà implantés de manière conséquente (Val Terbi).</p> <p>Amener une fois pour toute le CJ à Delémont afin de promouvoir le tourisme, accroître l'occupation de ces trains et permettre d'investir dans l'accélération des trains et ainsi de réduire le temps de parcours de Glovelier à La Chaux-de-Fonds.</p> <p>Quel impact la CDTP aura-t-elle sur le personnel de l'état ? À plusieurs reprises, il est dit : créer un groupe promo, groupe Horaire, groupe de planification. L'effectif de la section va donc augmenter.</p> <p>Allons-nous respecter l'objectif de 1800 employés de l'Etat ?</p>
Commune de Vendlincourt	<p>Réponse des communes de la ligne Porrentruy-Bonfol et de la ligne Porrentruy-Boncourt- (Delle-Belfort)</p> <p>Il a été convenu les communes concernées répondent individuellement mais conviennent d'une appréciation partagée sous « Remarques générales » en rapport avec l'avenir de la ligne Porrentruy-Bonfol (CJ) et de la liaison régionale Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF).</p> <p>1. Les questions relatives aux principes, objectifs et stratégies appellent, globalement dit, les réponses positives qui figurent ci-dessus. Elles soutiennent en particulier l'idée d'un RER jurassien devant, d'une part, mieux relier les districts et les régions du canton et, d'autre part, intégrer le Jura dans un réseau de transports publics interrégional transfrontalier efficace et attractif compris entre Bienne, Belfort, Bâle et</p>

	<p>La Chaux-de-Fonds avec des fréquences de l'ordre de la demi-heure voire du quart d'heure en connexion optimale avec les réseaux de bus et les possibilités de parcage (voitures, vélos) à proximité des arrêts. Il faut souhaiter que ce projet se concrétise rapidement de manière à contribuer au développement du canton, à son attractivité et à son meilleur positionnement géographique au niveau suisse comme au niveau européen.</p> <p>2. Cependant, si l'objectif général ne peut être valablement contesté, il conviendra, le moment venu, d'être attentif dans le détail à la planification de réalisation, à la « priorisation » et au « phasage » de sa « mise en œuvre » selon les termes mêmes du document. Le tableau de la page 56 est pour l'heure intentionnel et nécessairement imprécis.</p> <p>3. En date du 29 août 2014, les communes situées entre Bonfol et Boncourt et concernées directement par leurs liaisons ferroviaires étaient intervenues auprès du Département de l'Environnement et de l'Équipement pour demander l'inscription des 7/11 lignes Porrentruy-Bonfol (CJ) et Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF) dans le concept RER Jura alors en phase d'élaboration prospective. En page 40 du document mis en consultation, nous constatons avec satisfaction que les deux lignes en question sont effectivement prises en compte dans l'esquisse du projet.</p> <p>4. A ce stade, nous soulignons l'intérêt d'une liaison ferroviaire diamétrale entre Bonfol, Porrentruy et Delle assurant tous les arrêts existants ou envisageables et de ce fait structurante pour le développement de l'agglomération de Porrentruy et de l'Ajoie conjointement à une liaison directe rapide (train RE) entre Bienne, Delémont, Porrentruy, Boncourt et Belfort TGV / Ville. Le document mentionne également une liaison régionale possible (train R) entre Bonfol, Glovelier et Delémont.</p> <p>5. Cette façon de voir rejoint notre position intercommunale en ce sens que l'avenir de la ligne (CJ) Porrentruy-Bonfol doit être examiné dans un contexte et un cadre plus larges en envisageant une collaboration plus étroite, plus économique, plus rationnelle entre les deux opérateurs en question à savoir les CFF et les CJ. A ce propos, dans notre lettre du 13 février 2015 à la Direction des CJ, nous avons relevé la plus grave lacune de l'étude Rieder (en phase préliminaire) en ne faisant pas état d'une part de la présente conception directrice déjà en discussion et d'autre part en isolant la ligne CJ du réseau ferré jurassien. A l'inverse de la conception directrice jurassienne qui promeut essentiellement une « politique de l'offre », l'étude ci-dessus non encore achevée avance une « politique de l'offre » fondamentalement ici contre-productive. En particulier, la notion de « contrat d'axe », proposée comme solution miracle à l'avenir de la ligne CJ, ne figure nulle part et pour cause dans la conception en discussion. Nous osons espérer que la version finale de l'étude sera revue en conséquence, ce d'autant que le présent document est nécessairement aussi dans les mains du bureau Rieder.</p> <p>6. Il nous paraît important que la conception en discussion favorise la connexion rail-bus avec un souci de complémentarité et non de concurrence. Dans ce sens, l'offre en transport public entre Porrentruy et Aile (pages 40 et 41) devra faire l'objet d'un examen judicieux. En particulier, il conviendra de « rabattre » au maximum le bus sur le rail. Par exemple, la desserte de Bonfol, de Beurnevésin, voire de Pfetterhouse devrait être étudiée dans une logique de rabattement.</p> <p>7. De même que des arrêts supplémentaires sont envisagés dans les districts de Delémont et des Franches-Montagnes, il serait souhaitable qu'il soit étudié des arrêts à Alle pour la Baroche à la hauteur du centre agricole, à Porrentruy à la hauteur de la zone industrielle et du centre sportif, et à Bonfol légèrement à l'est de la gare. 8/11</p> <p>8. Dans la perspective d'une mise en service progressive du RER jurassien, il est demandé que les quais de la ligne Porrentruy-Bonfol soient réaménagés avant 2020 selon les normes actuelles comme l'ont été ou le seront les quais de la ligne Porrentruy-Boncourt-Delle.</p> <p>9. En page 78, il est proposé de valoriser les sites des gares. Cette proposition est à soutenir notamment pour les bâtiments ferroviaires des deux lignes en question.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>10. L'offre voyageurs des deux lignes doit tendre vers la cadence à la demi-heure par superposition et en tout cas le matin et le soir, ce qui correspond au standard suisse pour ces prochaines années. L'horaire 2016 de la ligne Porrentruy-Bonfol est déjà une amélioration à relever.</p> <p>11. Enfin, la présente conception directrice - qui est essentiellement une conception voyageurs - ne doit pas contrecarrer le maintien, voire le développement du trafic marchandises régional (Cargo). Ce point mériterait une clarification dans le projet qui sera soumis au Parlement. Très concrètement, le trafic cargo pourrait être renforcé sur la ligne Porrentruy-Bonfol en transférant sans délai le chargement du bois de Porrentruy à Alle (terrain CJ) en attendant l'aménagement de la place régionale multifonctions (rail-route) souhaitée sur cette ligne et permettant de desservir une zone pouvant devenir d'importance cantonale pour le secteur économique primaire.</p> <p>12. Il est important de développer les transports publics, cependant tout en conservant un regard sur la maîtrise des coûts.</p>
Chemins de fer fédéraux SA (CFF), région nord-ouest	<p>Adhérez-vous aux 38 objectifs spécifiques retenus, en lien avec les principes directeurs (chap. 3) ? Les CFF peuvent approuver de nombreux objectifs, en particulier en ce qui concerne la coordination entre l'aménagement du territoire et les transports publics (objectifs 12 et 13) et l'amélioration intermodale de la chaîne de transport (objectif 23). Il reste toutefois un certain nombre d'objectifs qui ne sont pas approuvés par les CFF et qui correspondent globalement aux objectifs favorables. Il s'agit en particulier des objectifs suivants. Objectifs 1 et 2 relatifs au financement:</p> <p>Du point de vue des CFF, l'intégration de nouvelles sources de financement cantonales paraît impérative, pour financer non seulement la vision RER jurassien avancée, mais aussi les étapes de développement prévues. Les CFF trouvent cela d'autant plus important qu'il apparaît qu'en raison de l'évolution des indemnités du trafic régional ces dernières années, la Confédération peut uniquement assurer le strict minimum nécessaire et que ce qui est souhaitable doit être supporté par les cantons. Compte tenu des limites du financement d'aide des CFF pour certaines prestations de trafic régional dans le Jura par les CFF, cela est d'autant plus urgent.</p> <p>Les CFF considèrent toutefois qu'une stratégie de financement durable de l'offre et de son développement par l'intégration de nouvelles sources financières, et non par les recettes supplémentaires ainsi générées, est risquée. Du point de vue des CFF, les objectifs 3 et 4 sont clairement prioritaires et le développement de l'offre doit être systématiquement pensé en fonction des possibilités financières du canton du Jura. Objectifs 8 et 9 relatifs au renforcement de l'offre Les CFF sont d'avis que l'offre planifiée, avec une cadence semi-horaire en trafic régional entre Porrentruy et Delémont et une liaison horaire en direction de Delle correspond au potentiel de marché. Le potentiel de marché d'une liaison directe depuis les Franches-Montagne vers Delémont est perçu de manière critique, de sorte qu'une amélioration des correspondances à Glovelier se présente en priorité. Les aspects ferroviaires des développements de l'offre sont sans commune mesure avec le potentiel du marché et mettent donc en danger le financement pérenne des transports publics au lieu de les favoriser.</p> <p>Objectifs 14-16 relatifs à la qualité des raccordements avec les régions voisines Ces objectifs sont en concurrence avec les besoins d'autres régions. Les CFF hiérarchiseront les demandes selon les seuls critères du marché et de la clientèle. Les CFF ne voient aucun potentiel de marché pour les liaisons grandes lignes entre Delémont et Delle-Belfort et pour une cadence semi-horaire Bienne-Delémont-Bâle, et n'appuient donc pas une telle demande. Les prestations correspondantes doivent intervenir dans le cadre d'une concession du trafic régional et indemnisées en conséquence par les commanditaires.</p>
Commune de Basse-Allaine	<p>Dossier complexe, étayé, mais qui laisse toutefois songeur dans la situation financière actuelle Il faut rester logique, pragmatique et raisonnable Impression que l'on ne tient pas compte de la situation financière de la RCJU, ni des communes</p>

	Intéressant toutefois d'avoir une vision à long terme Attention à une répartition solidaire de l'offre et des charges
Commune de Bonfol	<p>Réponse des communes de la ligne Porrentruy-Bonfol et de la ligne Porrentruy-Boncourt- (Delle-Belfort)</p> <p>Il a été convenu les communes concernées répondent individuellement mais conviennent d'une appréciation partagée sous « Remarques générales » en rapport avec l'avenir de la ligne Porrentruy-Bonfol (CJ) et de la liaison régionale Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF).</p> <p>1. Les questions relatives aux principes, objectifs et stratégies appellent, globalement dit, les réponses positives qui figurent ci-dessus. Elles soutiennent en particulier l'idée d'un RER jurassien devant, d'une part, mieux relier les districts et les régions du canton et, d'autre part, intégrer le Jura dans un réseau de transports publics interrégional transfrontalier efficace et attractif compris entre Bienne, Belfort, Bâle et La Chaux-de-Fonds avec des fréquences de l'ordre de la demi-heure voire du quart d'heure en connexion optimale avec les réseaux de bus et les possibilités de parcage (voitures, vélos) à proximité des arrêts. Il faut souhaiter que ce projet se concrétise rapidement de manière à contribuer au développement du canton, à son attractivité et à son meilleur positionnement géographique au niveau suisse comme au niveau européen.</p> <p>2. Cependant, si l'objectif général ne peut être valablement contesté, il conviendra, le moment venu, d'être attentif dans le détail à la planification de réalisation, à la « priorisation » et au « phasage » de sa « mise en œuvre » selon les termes mêmes du document. Le tableau de la page 56 est pour l'heure intentionnel et nécessairement imprécis.</p> <p>3. En date du 29 août 2014, les communes situées entre Bonfol et Boncourt et concernées directement par leurs liaisons ferroviaires étaient intervenues auprès du Département de l'Environnement et de l'Équipement pour demander l'inscription des lignes Porrentruy-Bonfol (CJ) et Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF) dans le concept RER Jura alors en phase d'élaboration prospective. En page 40 du document mis en consultation, nous constatons avec satisfaction que les deux lignes en question sont effectivement prises en compte dans l'esquisse du projet.</p> <p>4. A ce stade, nous soulignons l'intérêt d'une liaison ferroviaire diamétrale entre Bonfol, Porrentruy et Delle assurant tous les arrêts existants ou envisageables et de ce fait structurante pour le développement de l'agglomération de Porrentruy et de l'Ajoie conjointement à une liaison directe rapide (train RE) entre Bienne, Delémont, Porrentruy, Boncourt et Belfort TGV/Ville. Le document mentionne également une liaison régionale possible (train R) entre Bonfol, Glovelier et Delémont.</p> <p>5. Cette façon de voir rejoint notre position intercommunale en ce sens que l'avenir de la ligne (CJ) Porrentruy-Bonfol doit être examiné dans un contexte et un cadre plus larges en envisageant une collaboration plus étroite, plus économique, plus rationnelle entre les deux opérateurs en question à savoir les CFF et les CJ. A ce propos, dans notre lettre du 13 février 2015 à la Direction des CJ, nous avons relevé la plus grave lacune de l'étude Rieder (en phase préliminaire) en ne faisant pas état d'une part de la présente conception directrice déjà en discussion et d'autre part en isolant la ligne CJ du réseau ferré jurassien. A l'inverse de la conception directrice jurassienne qui promeut essentiellement une « politique de l'offre », l'étude ci-dessus non encore achevée avance une « politique de l'offre » fondamentalement ici contre-productive. En particulier, la notion de « contrat d'axe », proposée comme solution miracle à l'avenir de la ligne CJ, ne figure nulle part et pour cause dans la conception en discussion. Nous osons espérer que la version finale de l'étude sera revue en conséquence, ce d'autant que le présent document est nécessairement aussi dans les mains du bureau Rieder.</p> <p>6. Il nous paraît important que la conception en discussion favorise la connexion rail-bus avec un souci de complémentarité et non de concurrence. Dans ce sens, l'offre en transport public entre Porrentruy et Alle (pages 40 et 41) devra faire l'objet d'un examen judicieux. En particulier, il conviendra de « rabattre » au maximum le bus sur le rail. Par exemple, la desserte de Bonfol, de Beurnevésin, voire de Pfetterhouse devrait être étudiée dans une logique de rabattement.</p>

	<p>7. De même que des arrêts supplémentaires sont envisagés dans les districts de Delémont et des Franches-Montagnes, il serait souhaitable qu'il soit étudié des arrêts à Alle pour la Baroche à la hauteur du centre agricole, à Porrentruy à la hauteur de la zone industrielle et du centre sportif, et à Bonfol légèrement à l'est de la gare.</p> <p>8. Dans la perspective d'une mise en service progressive du RER jurassien, il est demandé que les quais de la ligne Porrentruy-Bonfol soient réaménagés avant 2020 selon les normes actuelles comme l'ont été ou le seront les quais de la ligne Porrentruy-Boncourt-Delle.</p> <p>9. En page 78, il est proposé de valoriser les sites des gares. Cette proposition est à soutenir notamment pour les bâtiments ferroviaires des deux lignes en question.</p> <p>10. L'offre voyageurs des deux lignes doit tendre vers la cadence à la demi-heure par superposition et en tout cas le matin et le soir, ce qui correspond au standard suisse pour ces prochaines années. L'horaire 2016 de la ligne Porrentruy-Bonfol est déjà une amélioration à relever.</p> <p>11. Enfin, la présente conception directrice - qui est essentiellement une conception voyageurs - ne doit pas contrecarrer le maintien, voire le développement du trafic marchandises régional (Cargo). Ce point mériterait une clarification dans le projet qui sera soumis au Parlement. Très concrètement, le trafic cargo pourrait être renforcé sur la ligne Porrentruy-Bonfol en transférant sans délai le chargement du bois de Porrentruy à Alle (terrain CJ) en attendant l'aménagement de la place régionale multifonctions (rail-route) souhaitée sur cette ligne et permettant de desservir une zone pouvant devenir d'importance cantonale pour le secteur économique primaire.</p> <p>12. Il est important de développer les transports publics, cependant tout en conservant un regard sur la maîtrise des coûts.</p>
Association jurassienne des communes (AJC)	<p>1. Les principes, les objectifs, les stratégies et les actions de la présente conception directrice intègrent fort opportunément le district des Franches-Montagnes dans la desserte interne et externe du canton. Les communes franc-montagnardes tiennent à le relever et expriment leur profonde satisfaction à leurs auteurs. Le Gouvernement et le Parlement jurassien sont par avance remerciés d'accorder toute l'importance que mérite ce but de politique générale pour l'avenir des Franches-Montagnes et par conséquent pour celui du canton.</p> <p>2. A cette fin, il est proposé de renforcer la desserte ferroviaire des Franches-Montagnes sur l'axe Delémont-La Chaux-de-Fonds en passant à la cadence de 30 min selon une conception Réseau Express Régional (RER) à l'instar de ce qui se pratique dans la plupart des régions de Suisse. Cette mesure est de nature à corriger la situation actuelle handicapant fortement l'accessibilité du district depuis et pour Delémont et Porrentruy. Au delà des Franches-Montagnes et du canton, c'est l'ensemble de l'Arc jurassien qui se voit placé sur une liaison ferroviaire plus directe, plus attractive et en définitive nouvelle.</p> <p>3. Concrètement nous soutenons résolument la mise en service chaque 30 min par superposition à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> -- un train régional (R) chaque l'heure (avec arrêts partout) La Chaux-de-Fonds-Saignelégier-Glovelier (y compris la liaison bus via St-Brais) donnant correspondances à Glovelier dans les deux directions ; -- un train régional express (RE) chaque heure La Chaux-de-Fonds-Delémont avec correspondances rapides à Glovelier de et pour l'Ajoie moyennant la pose d'un 3e rail entre Glovelier et Delémont. <p>4. De l'avis des experts en matière de technique ferroviaire la solution du 3e rail est la solution recommandée car faisable, économique et réaliste tant du point de vue de l'infrastructure (voie, installations de sécurité, etc) que du matériel roulant (adaptation bicourant ; quais, etc). Les spécialistes remarquent que la solution 3e rail dans le cas précis est simple et praticable en regard d'alternatives jugées chimériques, inutilement compliquées ou n'apportant rien en termes de temps de parcours, au</p>

	<p>contraire, comme par exemple « l'écartement variable ».</p> <p>5. Par ailleurs la pose anticipée de traverses à trois fils de rails dans le cadre du renouvellement programmé de la ligne CFF Delémont-Glovelier devant s'achevant à l'horizon 2019 ainsi que l'automatisation de la gare de Glovelier et un nouveau matériel roulant CJ en service dès 2016 plaident pour une mise en service aussi rapide que possible de la liaison nouvelle Delémont-Glovelier-Saignelégier-Le Noirmont-Les Bois-La Chaux-de-Fonds en trains directs (RE) avec correspondances assurées aux deux extrémités. Durée de parcours prévisible : 72 min ; aujourd'hui 93 min. Gain : plus de 20 min !</p> <p>6. La conception directrice mentionne en page 59 aussi la possibilité de réduire les temps de parcours sur la ligne CJ existante. Cependant, à part des adaptations mineures, souhaitables (légère augmentation des vitesses) et peu coûteuses, il n'est pas nécessaire d'envisager d'importantes corrections de tracé pour déjà bénéficier d'une liaison très attractive en comparaison à aujourd'hui. En d'autres mots, procéder par étapes et agir à court terme, c'est assurer la faisabilité et le succès du projet. Le différer pour attendre encore mieux, c'est compromettre la jonction CJ à Delémont en « chargeant trop le bateau » !</p> <p>7. A ce propos, il nous paraît extrêmement important que la PLANIFICATION DE REALISATION du RER Jura et en particulier de la nouvelle ligne Delémont-La Chaux-de-Fonds ne péjore pas les Franches-Montagnes. Les moyens financiers relèvent pour une bonne part de la Confédération mais dans le cas précis ils sont relativement modestes, env. 20-25 moi CHF (page 60). Il est attendu du canton qu'il use de son influence et prenne auprès des partenaires dont les CJ les initiatives nécessaires pour réserver ses intérêts vis-à-vis d'autres projets cantonaux ou fédéraux. Le tableau de la page 56 est à clarifier avec un horizon de réalisation en 2020. Une réalisation en 2025/2030 n'est pas acceptable.</p> <p>8. Relevons aussi que la nouvelle ligne La Chaux-de-Fonds-Delémont va renforcer l'antenne CFF Bienne-Bâle de la ligne du pied du Jura et l'utilité des investissements de doublement de voies entre Delémont et Bâle permettant des trains directs (ICN,RE) à la demi-heure.</p> <p>9. En page 78, il est fort justement mentionné de valoriser les sites des gares et en particulier de maintenir des prestations de guichet (via des collaborations avec des commerçants locaux par exemple). On peut imaginer et promouvoir dans de nombreuses gares des projets multifonctionnels, comme il était proposé en gare du Noirmont.</p> <p>10. La présente conception encourage très efficacement l'usage combiné des transports publics (rail+bus) et des moyens individuels de déplacement (parcs à voitures, vélos, etc). En revanche elle ne devrait pas se réaliser au détriment du trafic des marchandises (cargo) sur le rail, essentiel aussi. La problématique du développement durable et l'engorgement des routes l'exigent.</p>
Association Transports et Environnement (ATE), section Jura	Bonne conception directrice, utile à l'avenir, elle reste clairement au niveau stratégique (vision) et n'indique pas de manière opérationnelle (management) les actions. Il faudra que le canton continue de se donner les moyens nécessaires à la mise en œuvre de cette conception directrice.
Commune d'Alle	<p>Réponse des communes de la ligne Porrentruy-Bonfol et de la ligne Porrentruy-Boncourt- (Delle-Belfort) Il a été convenu les communes concernées répondent individuellement mais conviennent d'une appréciation partagée sous « Remarques générales » en rapport avec l'avenir de la ligne Porrentruy-Bonfol (CJ) et de la liaison régionale Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF).</p> <p>1. Les questions relatives aux principes, objectifs et stratégies appellent, globalement dit, les réponses positives qui figurent ci-dessus. Elles soutiennent en particulier l'idée d'un RER jurassien devant, d'une part, mieux relier les districts et les régions du canton et, d'autre part, intégrer le Jura dans un réseau de transports publics interrégional transfrontalier efficace et attractif compris entre Bienne, Belfort, Bâle et</p>

	<p>La Chaux-de-Fonds avec des fréquences de l'ordre de la demi-heure voire du quart d'heure en connexion optimale avec les réseaux de bus et les possibilités de parcage (voitures, vélos) à proximité des arrêts. Il faut souhaiter que ce projet se concrétise rapidement de manière à contribuer au développement du canton, à son attractivité et à son meilleur positionnement géographique au niveau suisse comme au niveau européen.</p> <p>2. Cependant, si l'objectif général ne peut être valablement contesté, il conviendra, le moment venu, d'être attentif dans le détail à la planification de réalisation, à la « priorisation » et au « phasage » de sa « mise en œuvre » selon les termes mêmes du document. Le tableau de la page 56 est pour l'heure intentionnel et nécessairement imprécis.</p> <p>3. En date du 29 août 2014, les communes situées entre Bonfol et Boncourt et concernées directement par leurs liaisons ferroviaires étaient intervenues auprès du Département de l'Environnement et de l'Équipement pour demander l'inscription des 7/11 lignes Porrentruy-Bonfol (CJ) et Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF) dans le concept RER Jura alors en phase d'élaboration prospective. En page 40 du document mis en consultation, nous constatons avec satisfaction que les deux lignes en question sont effectivement prises en compte dans l'esquisse du projet.</p> <p>4. A ce stade, nous soulignons l'intérêt d'une liaison ferroviaire diamétrale entre Bonfol, Porrentruy et Delle assurant tous les arrêts existants ou envisageables et de ce fait structurante pour le développement de l'agglomération de Porrentruy et de l'Ajoie conjointement à une liaison directe rapide (train RE) entre Bienne, Delémont, Porrentruy, Boncourt et Belfort TGV / Ville. Le document mentionne également une liaison régionale possible (train R) entre Bonfol, Glovelier et Delémont.</p> <p>5. Cette façon de voir rejoint notre position intercommunale en ce sens que l'avenir de la ligne (CJ) Porrentruy-Bonfol doit être examiné dans un contexte et un cadre plus larges en envisageant une collaboration plus étroite, plus économique, plus rationnelle entre les deux opérateurs en question à savoir les CFF et les CJ. A ce propos, dans notre lettre du 13 février 2015 à la Direction des CJ, nous avons relevé la plus grave lacune de l'étude Rieder (en phase préliminaire) en ne faisant pas état d'une part de la présente conception directrice déjà en discussion et d'autre part en isolant la ligne CJ du réseau ferré jurassien. A l'inverse de la conception directrice jurassienne qui promeut essentiellement une « politique de l'offre », l'étude ci-dessus non encore achevée avance une « politique de l'offre » fondamentalement ici contre-productive. En particulier, la notion de « contrat d'axe », proposée comme solution miracle à l'avenir de la ligne CJ, ne figure nulle part et pour cause dans la conception en discussion. Nous osons espérer que la version finale de l'étude sera revue en conséquence, ce d'autant que le présent document est nécessairement aussi dans les mains du bureau Rieder.</p> <p>6. Il nous paraît important que la conception en discussion favorise la connexion rail-bus avec un souci de complémentarité et non de concurrence. Dans ce sens, l'offre en transport public entre Porrentruy et Alle (pages 40 et 41) devra faire l'objet d'un examen judicieux. En particulier, il conviendra de « rabattre » au maximum le bus sur le rail. Par exemple, la desserte de Bonfol, de Beurnevésin, voire de Pfetterhouse devrait être étudiée dans une logique de rabattement.</p> <p>7. De même que des arrêts supplémentaires sont envisagés dans les districts de Delémont et des Franches-Montagnes, il serait souhaitable qu'il soit étudié des arrêts à Alle pour la Baroche à la hauteur du centre agricole, à Porrentruy à la hauteur de la zone industrielle et du centre sportif, et à Bonfol légèrement à l'est de la gare. 8/11</p> <p>8. Dans la perspective d'une mise en service progressive du RER jurassien, il est demandé que les quais de la ligne Porrentruy-Bonfol soient réaménagés avant 2020 selon les normes actuelles comme l'ont été ou le seront les quais de la ligne Porrentruy-Boncourt-Delle.</p> <p>9. En page 78, il est proposé de valoriser les sites des gares. Cette proposition est à soutenir notamment pour les bâtiments ferroviaires des deux lignes en question.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>10. L'offre voyageurs des deux lignes doit tendre vers la cadence à la demi-heure par superposition et en tout cas le matin et le soir, ce qui correspond au standard suisse pour ces prochaines années. L'horaire 2016 de la ligne Porrentruy-Bonfol est déjà une amélioration à relever.</p> <p>11. Enfin, la présente conception directrice - qui est essentiellement une conception voyageurs - ne doit pas contrecarrer le maintien, voire le développement du trafic marchandises régional (Cargo). Ce point mériterait une clarification dans le projet qui sera soumis au Parlement. Très concrètement, le trafic cargo pourrait être renforcé sur la ligne Porrentruy-Bonfol en transférant sans délai le chargement du bois de Porrentruy à Alle (terrain CJ) en attendant l'aménagement de la place régionale multifonctions (rail-route) souhaitée sur cette ligne et permettant de desservir une zone pouvant devenir d'importance cantonale pour le secteur économique primaire.</p> <p>12. Il est important de développer les transports publics, cependant tout en conservant un regard sur la maîtrise des coûts.</p>
Commune de Haute-Sorne	<p>Sécurité :</p> <p>Il n'est fait aucune approche de la sécurité dans les transports publics en particulier dans les bus, Noctabus en particulier. Assurer la sécurité des chauffeurs et des passagers.</p> <p>Développement durable :</p> <p>Il est important de mettre en place toutes les mesures à long terme allant dans cette direction.</p>
Commune des Breuleux	<p>Il faudra penser à intégrer St-Imier et le Vallon dans les chevauchements VAGABOND-ZIGZAG-ONDE VERTE. Par exemple pour Onde verte : le passage du Mt-Crosin inclus ! Quid de la ligne de bus Saignelégier-St-Imier ?</p>
Commune Les Enfers	<p>Il est primordial de coordonner toutes ces actions en relation avec les principes de l'aménagement du territoire. Par exemple : favoriser le développement des petites communes et hameaux. Ceci en ne donnant pas forcément l'accent uniquement sur la concentration et la centralisation.</p> <p>Prevoir à prévoir une infrastructure de parcage pour les usagers des transports publics près des gares.</p>
Ville de La Chaux-de-Fonds	<p>Nous sommes sensibles, et vous en remercions, de l'importance que vous manifestez d'assurer une bonne connexion ferroviaire entre votre canton, et plus particulièrement la région des Franches-Montagnes et la Métropole horlogère (objectif n°8). Nous sommes en effet convaincus, comme vous, de la nécessité de favoriser les déplacements en transports publics dans l'Arc jurassien. Cette volonté d'augmenter l'attractivité des transports publics a été proposée dans Prodes 2030 avec une augmentation de la fréquence sur la ligne CJ La Chaux-de-Fonds - Saignelégier Glovelier avec deux trains par heure, soit un train régional complété d'un train rapide prolongé à Delémont. Ce point est mentionné dans le rapport au chapitre 2.7. Nous nous associons en particulier à votre volonté de relier, par une desserte directe, les villes de La Chaux-de-Fonds et Delémont et de créer ainsi une ligne structurante en direction de l'agglomération baloise, si possible par les Franches-Montagnes, mais nous pourrions aussi l'imaginer par Bienne (objectif n°14, actions 01 et 02). Nous sommes également d'avis qu'il est essentiel d'offrir une bonne desserte locale ferroviaire, ou par bus dans le cadre d'une desserte nocturne (action 06). Outre la future construction d'une nouvelle halte CJ aux Cornes-Morel, nous pourrions un jour espérer voir le réseau à voies étroites se développer en ouest de la gare de La Chaux-de-Fonds afin de desservir de nouveaux quartiers. Il nous paraît, tout comme vous, également important d'intensifier les coopérations entre collectivités publiques voisines (principe n°11) et de poursuivre les efforts d'une intégration tarifaire plus large (actions C1 et C2) Concernant l'objectif n° 25 "Inciter les entreprises à la mise en place de plans de mobilité", il serait peut-être intéressant de l'imposer aux entreprises à partir d'une certaine taille, comme nous le faisons par le biais du règlement d'aménagement communal pour les entreprises de plus de trente employés. Nous espérons enfin pouvoir compter sur votre soutien dans la consolidation du nœud de La Chaux-de-Fonds, que ce soit pour les dessertes en direction du Locle et de Besançon, que celles vers Neuchâtel ou Bienne en assurant de bonnes correspondances avec les Franches-Montagnes.</p>

Commune de Saint-Brais	Nous vous informons que pour ce qui nous concerne et qui semble prévu, nous sommes satisfaits.
Département du développement territorial et de l'environnement du canton de Neuchâtel	<p>1. Généralités</p> <p>Le canton soutient la volonté des autorités jurassiennes de définir des principes clairs de la politique cantonale des transports publics. Nous observons que la démarche est très volontariste avec le postulat que l'offre définit la demande. D'une manière générale, nous approuvons la vision d'un RER jurassien tel que présenté au chapitre 4.2 de la CDTP. La principale mesure PRODES qui concerne le canton de Neuchâtel est l'horaire cadencé à la demi-heure sur la ligne des Chemins de fer du Jura (CJ) prolongée jusqu'à Delémont. L'intégration d'une représentation du réseau complet par-delà les frontières cantonales (réf. rapport de la CTSO) aurait été idéale. Nous relevons que la CDTP comprend de nombreuses mesures. La priorisation du plan d'action avec des mesures phares ou essentielles nous semble dès lors très appropriée.</p> <p>2. Remarque spécifique en ce qui concerne la desserte ferroviaire</p> <p>Nous avons une remarque à formuler au sujet de l'esquisse de la desserte ferroviaire à la page 40 de la CDTP:</p> <p>Entre La Chaux-de-Fonds et Le Noirmont, deux liaisons ferroviaires sont indiquées: une liaison rapide (RE) sans arrêt entre La Chaux-de-Fonds et Le Noirmont ainsi qu'une liaison régionale avec arrêts entre La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont. Ceci ne correspond pas tout à fait au projet de l'Arc Jurassien déposé à la Confédération en novembre 2014 dans le cadre de Prodes 2030. Le projet AJ03 déposé dans Prodes 2030 comporte un train rapide entre La Chaux-de-Fonds - Glovelier desservant La Chaux-de-Fonds Est, Les Cornes-Morel, La Ferrière, Les Bois, Le Noirmont, Saignélegier, Combe-Tabellon ainsi qu'un train régional desservant toutes les gares de la ligne y compris les nouvelles haltes. Nous tenons à desservir les arrêts à l'entrée de l'agglomération de La Chaux-de-Fonds à la cadence demi-heure. Le canton de Neuchâtel soutient aussi l'amélioration de la liaison La Chaux-de-Fonds Bienne qui assure une complémentarité.</p> <p>3. Aménagement du territoire et monitoring</p> <p>Le classement des zones à bâtir selon la qualité de leur desserte (p.47) représente une démarche intéressante mais il conviendrait de préciser s'il s'agit du diagnostic ou d'une proposition d'action. Les catégories utilisées ne permettent pas le benchmarking avec les autres cantons (la méthode de l'ARE pour le calcul de la qualité de desserte n'est pas utilisée). Il n'est pas clairement exposé comment l'aménagement du territoire prendra le relais afin d'améliorer la coordination urbanisation-transport par rapport à l'existant. Au final, la conception directrice fournit un cadre général pour l'action et une vision d'ensemble cohérente aux niveaux des enjeux de mobilité en lien avec le développement territorial et la coordination avec diverses politiques publiques. La réflexion qui est faite autour de la desserte des sites touristique est intéressante.</p>
Commune de Tramelan	<p>Tout en relevant le caractère ambitieux de cette conception directrice, nous nous bornerons à quelques remarques relatives à des éléments qui concernent plus directement Tramelan et sa région immédiate. L'avenir de la ligne CJ 237 Tavannes - Le Noirmont nous tient évidemment particulièrement à cœur. Si, au cours des dernières années, la fréquentation du tronçon Tavannes - Tramelan a augmenté de manière réjouissante, la pérennité de la ligne ne sera cependant assurée à long terme qu'à la condition que le nombre de voyageurs continue à progresser, en particulier entre Tramelan, Les Breuleux et le Noirmont. La suppression de la rupture de charge à Sonceboz pour la plupart des trains en provenance de Bienne avec correspondance à Tavannes, prévue avec l'horaire 2016, pourrait rendre la ligne 237 plus attractive, notamment pour le trafic touristique en provenance de Suisse alémanique à destination de la région de Tramelan et des Franches-Montagnes. Pour qu'il puisse en être ainsi, d'excellentes correspondances au Noirmont en direction de La Chaux-de-Fonds et de Saignélegier et / ou la prolongation de la ligne jusqu'à cette dernière cité sont indispensables. Par ailleurs, il importe que les horaires soient aménagés de manière favorable aux étudiants et apprentis fréquentant le CEFF Commerce de Tramelan. Nous souhaitons également que l'offre de bus entre Tramelan et Glovelier / Bassecourt soit à tout le moins maintenue à son niveau actuel. Il en va bien sûr de la qualité de la relation entre Tramelan et les communes de la Courtine (Les Genevez / Lajoux). Mais cette relation pourrait également devenir attractive pour les voyageurs en provenance de Tramelan ou du Vallon de Saint-Imier à destination de Porrentruy et de la gare TGV de Belfort Montbéliard, voire, compte tenu des mauvaises correspondances à Moutier, à destination de Delémont / Bâle.</p>

La Traction SA	En tant que prestataire touristique dans le domaine ferroviaire, nous nous réjouissons de voir le développement des transports publics dans notre région. Comme nous n'avons qu'une seule réserve nous ne voulons pas remplir la totalité du questionnaire et notre rôle n'est pas d'interférer dans les domaines à caractères politiques. Notre souci est l'augmentation des cadences sur le tronçon Glovelier – Saignelégier, tronçon sur lequel nous faisons la majorité de nos trains (une trentaine par année), souvent avec l'attaque du train qui est l'un de nos produits phares. En raison de notre faible vitesse et du temps nécessaire pour faire l'attaque, le resserrement des horaires ne permettrait plus d'obtenir le sillon adéquat à une prestation de qualité. Pour le reste, nous sommes en parfait accord avec votre vision future.
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT)	Nous tenons en préambule à saluer la qualité du document mis en consultation, et nous l'avons étudié avec beaucoup d'intérêt. La CRT salue un programme ambitieux pour le développement des transports publics. Nous relevons que la coopération interrégionale et intercantonale figure en bonne place, c'est une condition indispensable de succès. S'agissant du trafic national, nous saluons les mesures phares, et notamment le développement de liaisons structurantes vers Bâle, Belfort TGV, La Chaux-de-Fonds et Bienne. Nous suggérons que l'on mentionne également les liaisons vers Berne, via le nœud de Bienne. Le développement de la ligne du Pied du Jura est également un objectif qui tient à cœur de la CRT. Il suppose que les nœuds de correspondance fonctionnent. Pour la CRT, la qualité du nœud de Bienne est évidemment cruciale. La CRT fonde de grands espoirs sur la remise en service de la ligne Delle - Belfort. Un accès de qualité à la gare de Belfort TGV est nécessaire, comme cela avait été prévu dans le projet de financement des raccordements aux réseaux à haute performance. Dans cette perspective, la remise en service de la ligne doit s'accompagner du prolongement des actuels RE Bienne - Delle jusqu'à Belfort, avec une politique d'arrêt identique à la situation présente. A une échelle plus régionale, nous soutenons le développement d'une liaison attractive de Saignelégier vers Tavannes. S'agissant des réseaux bus, nous estimons nécessaire le maintien des relations Tramelan- Glovelier - Bassecourt. S'agissant de la politique commerciale, nous ne pensons pas que la cantonalisation des livrées des matériels roulant apporte quoi que ce soit. Les enquêtes faites jusqu'ici sur la perception de la livrée des matériels roulants auprès de la clientèle montrent que cela n'a aucun rôle sur le développement de la demande. Le canton d'Argovie, qui s'était engagé dans cette voie, vient d'ailleurs de renoncer. Nous nous interrogeons également sur la pertinence d'offres touristiques définies par des découpages politiques. Par définition, les touristes sont insensibles à ces subtilités, de sorte que la préférence devrait aller à la prise en compte de régions fonctionnelles. En conclusion, il nous semble qu'il y ait un certain écart entre les principes généraux auxquels nous souscrivons, et la mise en œuvre.
Le syndicat des enseignants jurassiens (SEJ)	Le syndicat des enseignants jurassiens (SEJ) n'est pas directement concerné par les éléments apparaissant dans votre projet. Il tient cependant à attirer votre attention sur un problème important à ses yeux : Les transports scolaires assurés par les transports publics ne sont pas abordés dans le dossier. Or, nombre de transports scolaires sont aujourd'hui assurés par les courses régulières des transports publics. Des risques, comme ce qui se produit à Epauvillers, de voir des courses disparaître, et avec elles des écoles de village qui ne seraient plus desservies par des transports publics et scolaires, n'est pas à négliger. Le SEJ demande que cet aspect fondamental, qui amène aussi les élèves à s'habituer à l'utilisation des transports publics, soit mieux pris en compte dans le projet.
Conseil régional de Franche-Comté	Après analyse du document, il en résulte que la Région Franche-Comté partage la stratégie générale portée par la République et Canton du Jura à travers ce document de planification. La Région peut difficilement donner un avis détaillé sur l'ensemble du document qui concerne essentiellement votre territoire. Toutefois, le document fait référence à des relations entre nos territoires, permises par la prochaine réouverture de la ligne ferroviaire entre Belfort et Delle. Différents éléments afférents à cette question soulèvent des interrogations. Le document indique une volonté de renforcer les circulations actuelles par des trains ICN/IR s'arrêtant aux principales gares. Ce renforcement permettrait d'atteindre une fréquence à la demi-heure sur cette ligne en combinant les offres IC/N et R/RE. La volonté affichée d'augmenter l'offre n'est pas accompagnée d'indications précises sur le portage et donc le financement de cette future desserte. Le lobbying auprès des autorités françaises, pour la réalisation de ces projets, est, en revanche, clairement inscrit dans le document. Vous comprenez que dans le contexte actuel des difficultés à aboutir à des coûts d'exploitation raisonnables pour la desserte de 2017 avec ses 16 AR, une telle annonce puisse surprendre à moins que le Canton s'engage à financer le renforcement des dessertes tel que proposé dans le document. Les sujets de l'intégration tarifaire et de la réalisation d'un

	<p>Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLTC) n'ont jamais été évoqués entre nos collectivités qui sont citées comme partenaires. Sans remettre en cause l'intérêt de ces problématiques, je m'étonne que les « partenaires » soient informés une fois le document mis en consultation auprès du public. Une concertation préalable auprès des partenaires identifiés aurait été la bienvenue. La Région Franche-Comté ne souhaite pas influencer vos décisions politiques mais regrette le manque de concertation préalable sur ce document à présent public. La Région Franche-Comté approuve le cadre général qui s'inscrit dans le contexte du développement durable et vise à renforcer l'usage des transports publics mais ne peut se prononcer favorablement sur les points énoncés. Mes services se tiennent à votre disposition et en cas de besoin, je vous invite à les contacter (Jérôme Bolot - Chargé de mission Transports -03.81.61.61.58 -jerome.bolot@franche-comte.fr).</p>
<p>Office des transports publics du Canton de Berne</p>	<p>Nous vous transmettons très volontiers nos remarques, qui se limitent évidemment aux aspects touchant notre canton. En introduction, le canton de Berne salue ce programme ambitieux pour le développement des transports publics dans le canton du Jura ainsi que la qualité du projet soumis à la procédure de consultation.</p> <p>Le canton de Berne soutient les principales mesures phares de la CDTP comme par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le développement de liaisons structurantes vers les pôles que sont Bienne, Bâle, Belfort et La Chaux-de-Fonds • le développement de liaisons de rabattement efficaces sur les nœuds ICN-IR de Bienne et de Bâle ainsi que sur le nœud TGV de Belfort • la pérennisation de la liaison Arc lémanique – Bienne – Delémont – Bâle • le développement d'une relation ferroviaire optimale entre Saignelégier et l'axe CJ Tavannes – Tramelan – Les Breuleux – Le Noirmont • la volonté de renforcer la coopération intercantonale. <p>Dans ce cadre-là, nous rappelons l'importance du nœud de Bienne pour toute la région et la nécessité d'intégrer de manière optimale la liaison Arc lémanique – Bienne – Delémont – Bâle dans le nœud de Bienne. Il s'agit de porter une attention toute particulière à la qualité des correspondances à Bienne, notamment en direction de Zurich-Aéroport. Nous rappelons également l'intérêt que porte le canton de Berne à une desserte optimale entre Bienne et Belfort. A cet effet, le canton souhaite une liaison directe depuis Bienne à destination de Belfort. Dans l'optique d'une desserte attractive entre Bienne et Belfort nous nous interrogeons sur le nombre d'arrêts intermédiaires entre Delémont et Belfort, et plus particulièrement sur la politique d'arrêts entre Delémont et Porrentruy. Le nombre d'arrêts actuels devrait être réduit au maximum entre Delémont et Delle avec l'introduction du prolongement jusqu'à Belfort. Concernant le réseau régional de bus et de trains, nous estimons nécessaire de maintenir les liaisons existantes depuis Tramelan en direction de Glovelier – Bassecourt et les liaisons entre Lajoux et Bellelay – Reconviiler – Tavannes. Nous soutenons également le développement d'une desserte ferroviaire optimale à destination et au départ de Tavannes en direction de Saignelégier via Le Noirmont. Nous sommes sceptiques à l'égard de l'image cantonale uniforme du matériel roulant. Il est en effet avéré que la couleur du matériel roulant ne joue aucun rôle dans la perception du public. Le canton de Berne ne soutient pas cette démarche qui devrait être discutée entre les commanditaires. Nous vous demandons de renoncer à cette mesure.</p> <p>Nous prenons note de la volonté d'étendre la communauté tarifaire Vagabond. Une bonne coordination avec les communautés tarifaires voisines est impérative. Pour le canton de Berne, il est important de veiller à ce que la rentabilité des transports publics ne soit pas réduite par l'extension des communautés tarifaires. Au niveau des offres touristiques, nous nous demandons si des offres limitées au territoire cantonal jurassien sont pertinentes. S'il est une catégorie d'usagers peu sensible aux découpages politiques, ce sont bien les touristes. Des éventuelles offres touristiques doivent donc être bien coordonnées entre les commanditaires de l'offre en transports et les communautés tarifaires concernées. En ce qui concerne la fiche d'action 02, les cantons voisins sont des partenaires importants et doivent y figurer. La nécessité de disposer d'un matériel roulant à même de circuler à 120 km/h est à vérifier dans le cadre des études en cours au sein de PRODES 2030.</p>
<p>Association du Noctabus jurassien</p>	<p>D'une manière générale, nous partageons l'avis qu'il faille développer une vision à long terme de l'offre en transports publics pour le territoire jurassien. La proposition de développer un réseau RER jurassien est très audacieuse et reflète le dynamisme dont fait preuve le Canton en matière de transports publics depuis de nombreuses années. Plus particulièrement, nous nous sommes penchés sur la page 67 qui</p>

	<p>est dédiée spécifiquement à la desserte nocturne (point 6 de la stratégie d'offre). Le relèvement progressif du niveau d'offre pour la desserte nocturne est très ambitieux. Bien qu'elle soit ambitieuse, nous soutenons une telle démarche puisqu'elle reflète ainsi la stratégie appliquée depuis quelques années et qui a porté ses fruits : « Augmentons l'offre afin d'accroître la demande ». Bien que nous soutenions une telle démarche, l'Association du Noctambus jurassien n'est pour l'heure pas en mesure de financer un relèvement du niveau de l'offre de notre réseau ; du moins pas sans une contribution supplémentaire cantonale ou de nouvelles sources de financement. Nous nous tenons bien entendu à votre disposition quand le moment sera venu d'étudier une éventuelle réorganisation du réseau du Noctambus jurassien afin de répondre aux objectifs de la CDTP.</p>
Commune de Courgenay	<p><i>Courrier du 10.06.15</i> Dans sa séance du 8 juin 2015, le conseil communal a étudié la consultation citée en titre et s'est prononcé favorable au niveau du principe. Le dossier étant complexe et volumineux, il n'est pas possible pour le conseil de se prononcer dans le détail. L'ensemble de la conception est très intéressant avec des beaux objectifs permettant d'assurer le développement du Canton. Le financement d'un tel projet reste une préoccupation majeure et ne devrait pas créer des taxes supplémentaires pour nos entreprises et contribuables qui sont déjà suffisamment sollicités. Nous vous souhaitons bonne réception de notre envoi et vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.</p>
M. A. B., La Chaux-des-Breuleux	<p>1. Je suis d'accord avec l'ensemble des points qui font l'objet du questionnaire. D'une façon générale, je partage les principes, les objectifs, les stratégies ainsi que les actions avancées. Le document est détaillé et très complet et constitue une bonne base en vue de la discussion et de l'acceptation par le parlement d'une conception directrice des transports publics valable pour ces dix à vingt prochaines années.</p> <p>2. Mon propos est d'approfondir et d'ajouter quelques points, certains de nature politique d'autres plus techniques mais importants à mon sens en vue d'une mise en œuvre rapide de cette vision.</p> <p>3. La présente conception doit contribuer à positionner le canton Jura d'une manière plus CENTREE et plus accessible par rapport au plateau suisse et tirer parti d'une configuration géographique européenne favorable. « Se positionner au centre d'un espace », c'est corriger l'histoire et se placer dans un contexte géopolitique plus ouvert, condition même d'une réelle prospérité pour demain. La construction de l'A 16 en est la composante routière, l'aménagement d'un RER Jura assurant la desserte interne et la connexion aux grands axes (TGV, ICN) en constitue la composante ferroviaire.</p> <p>4. En page 39, il est mentionné fort opportunément « L'inscription dans les grands réseaux (internationaux) ». Il faudrait mentionner explicitement « la ligne nationale du Jura » : Genève/Lausanne-Bienne-Delémont-Bâle. En plus il ne s'agit pas seulement de la pérenniser (par exemple par le rétablissement promis en 2021 de la liaison directe à Bienne) mais aussi de réduire les temps de parcours entre Bienne et Bâle en dessous de 55 min et plus tard de 50 min pour la maintenir concurrentielle et attractive par rapport aux lignes du plateau sur lesquelles on fera inmanquablement des investissements de réductions de temps de parcours. A ce titre il faudra encourager voire revendiquer des corrections de tracé notamment entre Delémont et Bâle selon une planification sur vingt à trente ans, par exemple entre Soyhières et Brachial !</p> <p>5. A propos de RER, il convient de donner dans cette conception une définition précise et concrète en mentionnant également des exemples de réalisations cantonales. L'étude RER Jura, AB, de mai 2011 en fournit les éléments.</p> <p>6. En page 40, il serait souhaitable de mentionner Belfort-Ville comme une des extrémités du RER jurassien. Dans le même ordre d'idée, une des deux liaisons rapides sur Bale devrait être une ligne RER Jura en collaboration avec le S-Bahn de Bâle. On doit VOIR les rames RER Jura à Bienne, à Bâle, à La Chaux-de-Fonds et à Belfort : une question de PRESENCE et D'IMAGE JURASSIENNE !</p>

7. L'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Franches-Montagnes et les deux autres districts est un des points forts de la conception. A cet effet la mise en service d'un « produit » RE entre La Chaux-de-Fonds et Delémont chaque heure avec correspondance à Glovelier pour Porrentruy moyennant un 3e rail sur le tronçon CFF est la solution - et la seule - qui changera radicalement la desserte le long de l'Arc jurassien permettant des temps de parcours impensables aujourd'hui (env. 70 min contre plus de 90 min maintenant). L'investissement d'une vingtaine de millions de francs me paraît réaliste et je relève que sur le réseau CJ existant voie étroite aucun investissement important n'est nécessaire pour relier les deux villes en cause en 70 min env. (page 61). Ainsi d'importantes corrections de tracé et l'élévation de la vitesse jusqu'à 120 km/h sur le plateau franc-montagnard ne se justifient pas à court et à moyen terme, même si une augmentation mais raisonnable des vitesses est recommandée. En revanche sur le tronçon Glovelier-Delémont la vitesse de circulation doit être comparable à celle des CFF (100-125 km/h). Le nouveau matériel roulant CJ de 2016 le permettra. Les pages 61 et 93 doivent être modifiées en conséquence.

8. Mentionnons aussi que c'est une NOUVELLE LIGNE qui va se greffer sur l'antenne Bienne-Bâle. Le plus tôt sera le mieux, ne serait-ce pour afficher le sérieux de la politique ferroviaire jurassienne vis à vis de la Confédération. Dans ce sens, les études de détail CFF-CJ devraient pouvoir démarrer dans les meilleurs délais notamment à Glovelier en lien avec l'automatisation de la gare après l'aménagement de Bassecourt. La jonction 3e rail devrait être opérationnelle en 2020 env. moyennant un préfinancement le cas échéant, ce que pratique nombre de cantons pour la réalisation de leurs projets. A ce propos en page 52, l'action F1 devrait mentionner la possibilité d'un PREFINANCEMENT cantonal pour des investissements ferroviaires. Le canton de Bâle-Campagne l'envisage pour un doublement à la hauteur de Grellingue. D'une façon plus générale il faut être curieux de ce qui se fait ou se fera un peu partout en Suisse, non seulement en Suisse romande ! L'action 02 de la page 56 devrait être modifiée dans le sens d'une réalisation du 3e rail à plus court terme.

9. Comme les Franches-Montagnes, l'Ajoie pourrait bénéficier d'une offre ferroviaire bien meilleure qu'aujourd'hui. La page 40 préfigure l'intégration de la ligne Porrentruy-Bonfol dans le RER-Jura avec la perspective de liaisons régionales (trains R) de Bonfol sur Boncourt-Belfort et le cas échéant sur Glovelier et Delémont. Déjà en toute première étape, il faudrait que les quais de la ligne CJ 238 soient adaptés aux normes d'aujourd'hui (Lhand). Dans une étape ultérieure, il faudrait réfléchir à une utilisation optimale, économique et moderne des matériels roulants respectifs CFF et CJ (réserves, révisions, entretiens et renforts) dans une conception « en pool ». Et, pour le canton du Jura, il est intéressant d'avoir un deuxième opérateur voie normale.

10. L'esquisse de la desserte bus en page 41 pourrait faire craindre une concurrence entre le bus et le rail, notamment entre Porrentruy et Alle. Il y aura lieu de l'éviter, le cas échéant, à l'instar de ce qui se pratique en Suisse dans des situations semblables.

11. En page 78, je soutiens les actions valorisant les sites de gares, notamment l'intégration de commerces et de services permettant sous une forme moderne mais personnalisée le conseil, l'assistance et la vente de prestations de transports. Bien entendu, il convient d'y adjoindre les possibilités de parage pour un usage combiné du train de la voiture ou du vélo.

12. En outre la conception directrice ne devrait pas être qu'une conception voyageurs mais au contraire encourager aussi le maintien voire le développement du trafic marchandises (Cargo) sur le plan régional. Même si la réouverture de la ligne de Delle n'est pas conçue pour réintroduire un trafic marchandises international, un trafic Cargo régional doit être possible : en principe, la capacité pour une paire de trains par jour devrait suffire.

13. La conception directrice devrait contenir un volet consacré à la ville de Moutier, en raison de son choix politique imminent et de l'importance de son nœud ferroviaire sur l'antenne Bienne-Bâle et des lignes qui s'y greffent (Moutier-Sondez et Moutier-Soleure dont l'avenir est en discussion). L'intégration de la ville de Moutier dans le canton du Jura renforcerait aussi le bien fondé d'investissement de

	<p>doublement entre Granges et Moutier (augmentation de la capacité) en notant aussi l'intérêt pour le Jura d'un troisième opérateur voie normale à côté des CFF et des CJ.</p> <p>14. En conclusion, je soutiens résolument l'idée d'un RER Jura formé de ligne interconnectées dans le quadrilatère La Chaux-de-Fonds, Bienne, Bâle et Belfort par superposition des offres R, RE et ICN en adéquation avec le standard suisse. La conception directrice des transports, une fois avalisée par le gouvernement et le parlement jurassiens, constituera l'acte qui donnera à cet instrument de déplacement, de développement, d'attractivité et de positionnement toute sa légitimité politique et son utilité publique.</p>
Assemblée interjurassienne (AIJ)	<p>Sur la base de son regard interjurassien, la commission se permet de vous adresser trois remarques générales ; elle renonce en revanche à se prononcer sur la CDTP dans son ensemble tout en soulignant en préambule l'excellent travail effectué et la clarté des documents mis en consultation. La commission « TCAT » de l'AIJ formule ainsi les remarques suivantes :</p> <p>- Stratégie d'offre La CDTP prévoit la création d'un « RER jurassien » avec l'objectif d'assurer un service cadencé à 15' entre Delémont et Porrentruy avec arrêt pour tous les trains dans toutes les gares entre les pôles cantonaux de Delémont et Porrentruy. Si cet objectif permet d'offrir un horaire cadencé uniforme à 15' entre ces deux gares, cela se fait au détriment de la liaison plus large entre Belfort - Belfort-Montbéliard TGV Delémont - Bienne qui ne nécessite pas un arrêt dans toutes les gares. Cette liaison risque au contraire de perdre en attractivité.</p> <p>- Stratégie commerciale La CDTP prévoit de porter le développement de l'offre en transports publics par une stratégie commerciale offensive, une stratégie pleinement justifiée. En revanche, la CDTP ne fait qu'une rapide mention des chevauchements des périmètres de validité des zones tarifaires. Par exemple entre Vagabond et Libero (Moutier, Tramelan) ou Vagabond et Onde verte aux Franches-Montagnes. Il y a pourtant là encore un effort important à faire dans l'intérêt des usagers (en termes de lisibilité et d'utilisation). L'exemple de la relation de bus entre les Franches-Montagnes et St-Imier est à ce titre parlant. Les tarifs ne sont pas clairs et le voyageur titulaire d'un abonnement approprié Onde verte qui veut se rendre des Breuleux à St-Imier peut le faire via un détour par La Chaux-de-Fonds mais pas par la voie directe du Mont-Crosin en bus. De manière générale, une attention particulière devrait être portée au problème complexe des chevauchements des zones tarifaires, en particulier entre le Jura bernois et le canton du Jura.</p> <p>- Priorisation de la mise en œuvre des actions S'agissant de la stratégie de planification, l'Action P6 « Coordination intercantonale » n'est pas considérée comme une priorité. Aux yeux de la commission, elle apparaît pourtant comme telle.</p>
Jura Rando	<p>Lors de la révision du réseau pédestre cantonal (2000-2007), le Gouvernement jurassien avait exigé que toutes les localités et hameaux du canton soient reliés par le tourisme pédestre. Raison pour laquelle, la majorité des itinéraires partent ou arrivent sur un lieu de transports publics.</p> <p>Depuis lors, il est réjouissant de constater que tant les Chemins de fer du Jura (CJ) que le service Car Postal enregistrent une augmentation du service voyageurs. Indiscutablement, le tourisme en général, pédestre en particulier sont un apport intéressant au bien de l'économie de notre canton.</p> <p>Pour sa part, dans toutes ses actions promotionnelles, Jura Rando recommande l'utilisation des transports publics. A ce sujet, les remarques qui nous parviennent sont positives.</p>
Commune de Courchapoix	<p>1. Les principes, les objectifs, les stratégies et les actions de la présente conception directrice intègrent fort opportunément le district des Franches-Montagnes dans la desserte interne et externe du canton. Les communes franc-montagnardes tiennent à le relever et expriment leur profonde satisfaction à leurs auteurs. Le Gouvernement et le Parlement jurassien sont par avance remerciés d'accorder toute l'importance que mérite ce but de politique générale pour l'avenir des Franches-Montagnes et par conséquent pour celui du canton.</p> <p>2. A cette fin, il est proposé de renforcer la desserte ferroviaire des Franches-Montagnes sur l'axe Delémont-La Chaux-de-Fonds en passant à la cadence de 30 min selon une conception Réseau Express Régional (RER) à l'instar de ce qui se pratique dans la plupart des régions de Suisse. Cette mesure est de nature à corriger la situation actuelle handicapant fortement l'accessibilité du district</p>

<p>depuis et pour Delémont et Porrentruy. Au delà des Franches-Montagnes et du canton, c'est l'ensemble de l'Arc jurassien qui se voit placé sur une liaison ferroviaire plus directe, plus attractive et en définitive nouvelle.</p> <p>3. Concrètement nous soutenons résolument la mise en service chaque 30 min par superposition à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none">-- un train régional (R) chaque heure (avec arrêts partout) La Chaux-de-Fonds-Saignelégier-Glovelier (y compris la liaison bus via St-Brais) donnant correspondances à Glovelier dans les deux directions ;-- un train régional express (RE) chaque heure La Chaux-de-Fonds-Delémont avec correspondances rapides à Glovelier de et pour l'Ajoie moyennant la pose d'un 3e rail entre Glovelier et Delémont. <p>4. De l'avis des experts en matière de technique ferroviaire la solution du 3e rail est la solution recommandée car faisable, économique et réaliste tant du point de vue de l'infrastructure (voie, installations de sécurité, etc.) que du matériel roulant (adaptation bicourant ; quais, etc.). Les spécialistes remarquent que la solution 3e rail dans le cas précis est simple et praticable en regard d'alternatives jugées chimériques, inutilement compliquées ou n'apportant rien en termes de temps de parcours, au contraire, comme par exemple « l'écartement variable ».</p> <p>5. Par ailleurs la pose anticipée de traverses à trois fils de rails dans le cadre du renouvellement programmé de la ligne CFF Delémont-Glovelier devant s'achever à l'horizon 2019 ainsi que l'automatisation de la gare de Glovelier et un nouveau matériel roulant CJ en service dès 2016 plaident pour une mise en service aussi rapide que possible de la liaison nouvelle Delémont-Glovelier-Saignelégier-Le Noirmont-Les Bois-La Chaux-de-Fonds en trains directs (RE) avec correspondances assurées aux deux extrémités. Durée de parcours prévisible : 72 min ; aujourd'hui 93 min. Gain : plus de 20 min !</p> <p>6. La conception directrice mentionne en page 59 aussi la possibilité de réduire les temps de parcours sur la ligne CJ existante. Cependant, à part des adaptations mineures, souhaitables (légère augmentation des vitesses) et peu coûteuses, il n'est pas nécessaire d'envisager d'importantes corrections de tracé pour déjà bénéficier d'une liaison très attractive en comparaison à aujourd'hui. En d'autres mots, procéder par étapes et agir à court terme, c'est assurer la faisabilité et le succès du projet. Le différer pour attendre encore mieux, c'est compromettre la jonction CJ à Delémont en « chargeant trop le bateau » !</p> <p>7. A ce propos, Ils nous paraît extrêmement important que la PLANIFICATION DE REALISATION du RER Jura et en particulier de la nouvelle ligne Delémont-La Chaux-de-Fonds ne pèjore pas les Franches-Montagnes. Les moyens financiers relèvent pour une bonne part de la Confédération mais dans le cas précis ils sont relativement modestes, env. 20-25 moi CHF (page 60). Il est attendu du canton qu'il use de son influence et prenne auprès des partenaires dont les CJ les initiatives nécessaires pour réserver ses intérêts vis-à-vis d'autres projets cantonaux ou fédéraux. Le tableau de la page 56 est à clarifier avec un horizon de réalisation en 2020. Une réalisation en 2025/2030 n'est pas acceptable.</p> <p>8. Relevons aussi que la nouvelle ligne La Chaux-de-Fonds-Delémont va renforcer l'antenne CFF Bienne-Bâle de la ligne du pied du Jura et l'utilité des investissements de doublement de voies entre Delémont et Bâle permettant des trains directs (ICN,RE) à la demi-heure.</p> <p>9. En page 78, il est fort justement mentionné de valoriser les sites des gares et en particulier de maintenir des prestations de guichet (via des collaborations avec des commerçants locaux par exemple). On peut imaginer et promouvoir dans de nombreuses gares des projets multifonctionnels, comme il était proposé en gare du Noirmont.</p> <p>10. La présente conception encourage très efficacement l'usage combiné des transports publics (rail+bus) et des moyens individuels de déplacement (parcs à voitures, vélos, etc.).</p>

	<p>En revanche elle ne devrait pas se réaliser au détriment du trafic des marchandises (cargo) sur le rail, essentiel aussi. La problématique du développement durable et l'engorgement des routes l'exigent.</p>
Commune de Courtedoux	<p>Dans sa séance du 1er juillet 2015, le Conseil communal de Courtedoux a étudié votre consultation. Il a décidé de ne pas répondre à chaque question, mais de vous faire part des remarques suivantes :</p> <p>Le projet paraît très intéressant avec une offre de transports très attrayante. Cependant, il paraît évident qu'il n'est pas adapté à notre région. En effet, le Conseil communal de Courtedoux s'inquiète beaucoup des incidences financières de ce projet.</p> <p>N'est-ce pas à nouveau les contribuables ainsi que les communes qui seront sollicités ? Etes-vous certains que ce projet verra le jour sans que la fiscalité ne soit augmentée ?</p> <p>En conclusion, le Conseil communal de Courtedoux approuverait ce projet s'il était certain que notre région en a les moyens financiers !</p>
Municipalité de Porrentruy	<p>1. Les questions relatives aux principes, objectifs et stratégies appellent, globalement dit, les réponses positives qui figurent ci-dessus. Elles soutiennent en particulier l'idée d'un RER jurassien devant d'une part mieux relier entre eux les districts et régions du canton et d'autre part intégrer le Jura dans un réseau de transports publics interrégional transfrontalier efficace et attractif compris entre Bienne, Belfort, Bâle et La Chaux-de-Fonds avec des fréquences de l'ordre de la demi-heure voire du quart d'heure moyennant une connexion optimale avec les réseaux de bus et les possibilités de parcage (voitures, vélos) à proximité des arrêts. Il faut souhaiter qu'il se mette rapidement en place de manière à contribuer au développement du canton, à son attractivité et à un meilleur positionnement géographique au niveau suisse comme au niveau européen.</p> <p>2. Cependant, si l'objectif général ne peut être valablement contesté, il conviendra le moment venu, d'être attentif dans le détail à la planification, à la « priorisation » et au « phasage » de sa « mise en œuvre » selon les termes mêmes du document.</p> <p>3. En date du 29 août 2014, les communes situées entre Bonfol et Boncourt et concernées directement par leurs liaisons ferroviaires étaient intervenues auprès du Département de l'Environnement et de l'Équipement pour demander l'inscription des lignes Porrentruy-Bonfol (CJ) et Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF) dans le concept RER Jura alors en phase d'élaboration prospective. En page 40 du document mis en consultation, nous constatons avec satisfaction que les deux lignes en question sont effectivement prises en compte dans l'esquisse du projet.</p> <p>4. A ce stade, nous soulignons l'intérêt d'une liaison ferroviaire diamétrale entre Bonfol, Porrentruy et Delle assurant tous les arrêts existants ou envisageables et de ce fait structurante pour le développement de l'agglomération de Porrentruy et de l'Ajoie et simultanément une liaison directe rapide (RE) entre Bienne, Delémont, Porrentruy, Boncourt et Belfort TGV / Ville. Le document mentionne également une liaison possible entre Bonfol, Glovelier et Delémont.</p> <p>5. Cette façon de voir rejoint notre position en ce sens que l'avenir de la ligne (CJ) Porrentruy-Bonfol doit être examiné dans un contexte et un cadre plus larges et en envisageant une collaboration plus étroite et plus économique entre les deux opérateurs concernés à savoir les CFF et les CJ. A ce propos, dans notre lettre du 13 février 2015 à la direction des CJ, nous avons relevé la grave lacune de l'étude Rieder (en phase préliminaire) ne faisant pas état d'une part de la présente conception directrice déjà en discussion et d'autre part en isolant la ligne en question du réseau jurassien. A l'inverse de la conception directrice jurassienne qui promeut essentiellement une « politique de l'offre », l'étude ci-dessus non encore achevée avance une « politique de l'offre » fondamentalement contre-productive. En particulier, le « contrat d'axe », proposé comme solution-miracle à l'avenir de la ligne CJ ne figure nulle part et pour cause dans la conception en consultation. Nous osons espérer que la version finale sera revue en conséquence, ce d'autant que la présente conception directrice est nécessairement aussi dans les mains du bureau Rieder.</p>

	<p>6. Il nous paraît important que la conception en discussion favorise la connexion rail-bus avec un souci de complémentarité et non de concurrence. Dans ce sens, l'offre en transports publics entre Porrentruy et Alle (pages 40 et 41) devra faire l'objet d'un examen judicieux. En particulier il conviendra de « rabattre » au maximum le bus sur le rail. Par exemple, la desserte de Bonfol, de Beurnevésin voire Pfetterhouse devrait être étudiée dans une logique de rabattement.</p> <p>7. De même que des arrêts supplémentaires sont envisagés dans les districts de Delémont et des Franches-Montagnes, il serait souhaitable qu'il soit étudié des arrêts à Alle pour la Baroche à la hauteur du centre agricole, à Porrentruy à la hauteur de la zone industrielle et du centre sportif, voire un peu à l'Est de la gare de Bonfol.</p> <p>8. Dans la perspective d'une mise en service progressive du RER jurassien, il est demandé que les quais de la ligne Porrentruy-Bonfol soient réaménagés avant 2020 selon les normes actuelles comme l'ont été ou le seront les quais de la ligne Porrentruy-Boncourt-Delle.</p> <p>9. En page 78, il est proposé de valoriser les sites des gares. Cette proposition est à soutenir notamment pour les bâtiments ferroviaires des deux lignes en question.</p> <p>10. L'offre voyageurs des deux lignes doit viser la cadence à la demi-heure par superposition et en tout cas le matin et le soir, ce qui correspond au standard suisse. L'horaire 2016 de la ligne Porrentruy-Bonfol est déjà une amélioration à relever.</p> <p>11. Enfin, la présente conception directrice, qui est essentiellement une conception voyageurs, ne doit pas contrecarrer le maintien voire le développement du trafic marchandises régional (Cargo). Ce point mériterait une clarification dans le projet soumis au parlement. Très concrètement, le trafic cargo pourrait être renforcé sur la ligne Porrentruy-Bonfol en transférant sans délai le chargement du bois de Porrentruy à Alle (terrain CJ) en attendant l'aménagement de la place régionale multi-fonction (rail-route) souhaitée et attendue sur cette ligne, dans une zone pouvant devenir d'importance cantonale au niveau du secteur économique primaire.</p> <p>12. Il est important de développer les transports publics, cependant tout en conservant un regard sur la maîtrise des coûts.</p>
Commune de Courchavon	<p>Réponse des communes de la ligne Porrentruy-Bonfol et de la ligne Porrentruy-Boncourt- (Delle-Belfort) Il a été convenu que les communes concernées répondent individuellement, mais conviennent d'une appréciation partagée sous « Remarques générales » en rapport avec l'avenir de la ligne Porrentruy-Bonfol (CJ) et de la liaison régionale Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF).</p> <p>1. Les questions relatives aux principes, objectifs et stratégies appellent, globalement dit, les réponses positives qui figurent ci-dessus. Elles soutiennent en particulier l'idée d'un RER jurassien devant, d'une part, mieux relier les districts et les régions du canton et, d'autre part, intégrer le Jura dans un réseau de transports publics interrégional transfrontalier efficace et attractif compris entre Bienne, Belfort, Bâle et La Chaux-de-Fonds avec des fréquences de l'ordre de la demi-heure voire du quart d'heure en connexion optimale avec les réseaux de bus et les possibilités de parcage (voitures, vélos) à proximité des arrêts. Il faut souhaiter que ce projet se concrétise rapidement de manière à contribuer au développement du canton, à son attractivité et à son meilleur positionnement géographique au niveau suisse comme au niveau européen.</p> <p>2. Cependant, si l'objectif général ne peut être valablement contesté, il conviendra, le moment venu, d'être attentif dans le détail à la planification de réalisation, à la « priorisation » et au « phasage » de sa « mise en œuvre » selon les termes mêmes du document. Le tableau de la page 56 est pour l'heure intentionnel et nécessairement imprécis.</p> <p>3. En date du 29 août 2014, les communes situées entre Bonfol et Boncourt et concernées directement par leurs liaisons ferroviaires étaient intervenues auprès du Département de l'Environnement et de</p>

L'Équipement pour demander l'inscription des 7/11 lignes Porrentruy-Bonfol (CJ) et Porrentruy-Boncourt-Delle (CFF) dans le concept RER Jura alors en phase d'élaboration prospective. En page 40 du document mis en consultation, nous constatons avec satisfaction que les deux lignes en question sont effectivement prises en compte dans l'esquisse du projet.

4. A ce stade, nous soulignons l'intérêt d'une liaison ferroviaire diamétrale entre Bonfol, Porrentruy et Delle assurant tous les arrêts existants ou envisageables et de ce fait structurante pour le développement de l'agglomération de Porrentruy et de l'Ajoie conjointement à une liaison directe rapide (train RE) entre Bienne, Delémont, Porrentruy, Boncourt et Belfort TGV / Ville. Le document mentionne également une liaison régionale possible (train R) entre Bonfol, Glovelier et Delémont.

5. Cette façon de voir rejoint notre position intercommunale en ce sens que l'avenir de la ligne (CJ) Porrentruy-Bonfol doit être examiné dans un contexte et un cadre plus larges en envisageant une collaboration plus étroite, plus économique, plus rationnelle entre les deux opérateurs en question à savoir les CFF et les CJ. A ce propos, dans notre lettre du 13 février 2015 à la Direction des CJ, nous avons relevé la plus grave lacune de l'étude Rieder (en phase préliminaire) en ne faisant pas état d'une part de la présente conception directrice déjà en discussion et d'autre part en isolant la ligne CJ du réseau ferré jurassien. A l'inverse de la conception directrice jurassienne qui promeut essentiellement une « politique de l'offre », l'étude ci-dessus non encore achevée avance une « politique de l'offre » fondamentalement ici contre-productive. En particulier, la notion de « contrat d'axe », proposée comme solution miracle à l'avenir de la ligne CJ, ne figure nulle part et pour cause dans la conception en discussion. Nous osons espérer que la version finale de l'étude sera revue en conséquence, ce d'autant que le présent document est nécessairement aussi dans les mains du bureau Rieder.

6. Il nous paraît important que la conception en discussion favorise la connexion rail-bus avec un souci de complémentarité et non de concurrence. Dans ce sens, l'offre en transport public entre Porrentruy et Alle (pages 40 et 41) devra faire l'objet d'un examen judicieux. En particulier, il conviendra de « rabattre » au maximum le bus sur le rail. Par exemple, la desserte de Bonfol, de Beurnevésin, voire de Pfetterhouse devrait être étudiée dans une logique de rabattement.

7. De même que des arrêts supplémentaires sont envisagés dans les districts de Delémont et des Franches-Montagnes, il serait souhaitable qu'il soit étudié des arrêts à Alle pour la Baroche à la hauteur du centre agricole, à Porrentruy à la hauteur de la zone industrielle et du centre sportif, et à Bonfol légèrement à l'est de la gare. 8/11

8. Dans la perspective d'une mise en service progressive du RER jurassien, il est demandé que les quais de la ligne Porrentruy-Bonfol soient réaménagés avant 2020 selon les normes actuelles comme l'ont été ou le seront les quais de la ligne Porrentruy-Boncourt-Delle.

9. En page 78, il est proposé de valoriser les sites des gares. Cette proposition est à soutenir notamment pour les bâtiments ferroviaires des deux lignes en question.

10. L'offre voyageurs des deux lignes doit tendre vers la cadence à la demi-heure par superposition et en tout cas le matin et le soir, ce qui correspond au standard suisse pour ces prochaines années. L'horaire 2016 de la ligne Porrentruy-Bonfol est déjà une amélioration à relever.

11. Enfin, la présente conception directrice - qui est essentiellement une conception voyageurs - ne doit pas contrecarrer le maintien, voire le développement du trafic marchandises régional (Cargo). Ce point mériterait une clarification dans le projet qui sera soumis au Parlement. Très concrètement, le trafic cargo pourrait être renforcé sur la ligne Porrentruy-Bonfol en transférant sans délai le chargement du bois de Porrentruy à Alle (terrain CJ) en attendant l'aménagement de la place régionale multifonctions (rail-route) souhaitée sur cette ligne et permettant de desservir une zone pouvant devenir d'importance cantonale pour le secteur économique primaire.

	12. Il est important de développer les transports publics, cependant tout en conservant un regard sur la maîtrise des coûts.
Commission technique des transports	Page (fiche) 85 (P3 – Groupe horaire) est le seul endroit où est mentionnée l'existence et une association possible de la CTT. Quelle est l'attente de cette commission ?? Attention particulière à porter aux standards d'équipements : stationnement vélo, lumière, places assises, information voyageurs/horaires, etc...