

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

Rapport sur les résultats de la consultation

Septembre 2015

1 Introduction

Le Gouvernement a décidé de faire de l'élaboration de la CDTP un processus participatif. Ce dernier a été initié par les Assises des transports publics en décembre 2013. Deux ateliers de travail ouverts aux communes, entreprises et associations du domaine de transports ont été organisés courant 2014. De plus, le projet a été accompagné par un Comité de pilotage composé de représentants des communes désignées par les associations de maires des districts du Canton et des communes principales, ainsi que des services concernés de l'administration cantonale.

Le projet de CDTP a été mis en consultation du 16 mars au 30 juin 2015. Il était disponible en téléchargement sur le site internet de la République et Canton du Jura, accompagné d'un formulaire ad hoc à compléter.

2 Organismes invités à prendre position

L'ensemble des organismes habituellement consultés ont été invités à donner leurs avis. Une conférence de presse a permis de présenter plus largement à la population la mise en consultation.

3 Résultats de la consultation

53 organismes et une personne privée ont pris position par écrit, dont 37 en complétant le questionnaire ad hoc.

Les questions du questionnaire ressortent du tableau récapitulatif ([annexe 1](#)). Ce tableau indique le nombre d'occurrences des 4 réponses proposés (« d'accord », « plutôt d'accord », « plutôt désaccord » et « désaccord ») pour chaque question ainsi qu'une représentation graphique de cette répartition.

3.1 Généralités

L'accueil est globalement très positif. Si l'on additionne l'ensemble des réponses possibles, on arrive à un taux de 96% de réponses « d'accord » ou « plutôt d'accord ». L'ensemble des organismes ayant complété le questionnaire estime important que le Canton se dote d'une CDTP et pense que la CDTP apporte des réponses adéquates aux problèmes de mobilité du Canton.

3.2 Principes et objectifs

Les 11 principes directeurs retenus ne suscitent aucun désaccord.

Quelques prises de position concernent le principe no. 4 « Lier transport public et organisation du territoire » et estiment qu'il est nécessaire de nuancer l'objectif de garantir la desserte par les transports publics de l'ensemble des zones à bâtir.

Plusieurs remarques demandent de préciser la nécessité d'une bonne coordination entre le Canton et les Communes sous le principe no. 10 « Assurer la convergence entre les transports publics et les politiques sectorielles ».

Il est également proposé de rendre obligatoires les plans de mobilité d'entreprise (PME) sous le principe no. 8 « Assurer l'intégration des transports publics dans la politique globale des déplacements ».

Seuls les CFF expriment un véritable désaccord. Concernant les objectifs 1 et 2 liés au financement, ils trouvent risquée une stratégie de financement de l'offre par de nouvelles sources financières, et non par les recettes supplémentaires générées. Ils contestent également les objectifs 8 et 9 de développement de l'offre, considérant que les développements ferroviaires prévus ne correspondent pas au potentiel du marché et mettent en danger le financement pérenne des transports publics. Finalement, concernant les objectifs de raccordement avec les régions voisines (obj. 14 à 16), les CFF ne voient aucun potentiel au titre du marché « grandes lignes » pour les relations Delémont -Belfort et pour un 2^{ème} train « grandes lignes » entre Bienne, Delémont et Bâle.

3.3 Domaines stratégiques

Aucun désaccord n'est à signaler sur ce point. Quelques prises de position regrettent l'absence d'un domaine « communication ». Il est toutefois à relever que cet aspect est traité par la CDTP sous le domaine « stratégie commerciale ».

3.3.1 Stratégie d'offre de transport

La stratégie recueille plus de 90% d'avis favorables (« plutôt d'accord » et « d'accord »). Ceci s'applique notamment à la vision d'un RER jurassien à fréquence élevée et à la création d'une liaison facilitée et plus fréquente entre Delémont et les Franches-Montagnes, resp. La Chaux-de-Fonds. L'idée de fixer des critères pour l'adaptation de la desserte régionale par bus, ainsi que celle d'un « bouquet d'alternatives » dans les régions les moins densément habitées sont également très bien accueillies.

Ceci étant, l'objectif de cadence 15' entre Delémont et Porrentruy est jugé ambitieux par quelques intervenants, qui craignent que le Jura ne dispose pas des moyens nécessaires. Ce souci s'applique aussi à l'objectif de desserte de l'aube à la fin de soirée.

L'arrêt de tous les trains dans les gares intermédiaires entre Delémont et Porrentruy, même s'il permet le cadencement au quart d'heure est remis en question par quelques intervenants, et notamment par l'AJC et les Chemins de fer du Jura, qui y voient une perte d'attractivité liée au temps de parcours un peu plus important, notamment p. ex. pour les liaisons Bienne-Belfort.

Concernant le « bouquet d'alternatives » à une desserte TP cadencée, certains relèvent que le transport à la demande n'a pas répondu aux attentes en Suisse. Il s'agit toutefois de noter qu'en d'autres endroits, de telles offres rencontrent le succès.

3.3.2 Stratégie commerciale

La vision et les actions proposées sont très largement cautionnées.

Tout en se déclarant plutôt d'accord avec la volonté d'intégration tarifaire, les CFF se demandent si le réseau est suffisamment dense et les possibilités de trajets multimodaux suffisamment importantes pour qu'une communauté tarifaire intégrale soit bénéfique à la majorité des utilisateurs.

3.3.3 Stratégie d'appui

La vision est unanimement saluée.

Toutefois, des critiques sont exprimées envers l'action A1 « Territoire garanti transports publics ». Plusieurs intervenants s'opposent au recours à la fiscalité. Il est vraisemblable que certaines de ces réactions concernent la fiscalité des personnes physiques ce qui n'était pas visé par la fiche de mesure A1. D'autres, évoquant la fiscalité des personnes morales, craignent pour l'attractivité du Canton du Jura pour les entreprises. Précisons à ce sujet que la fiche d'action A1 renvoie à la fiche F1, qui présente des pistes de réflexion dans un cadre plus large.

Il est également demandé d'inclure les communes sous la rubrique « pilotage et partenaires » dans la fiche d'action A1.

L'idée de faire de la desserte en transports publics un critère majeur pour le développement des zones d'habitation et d'activités est clairement soutenue. Certaines communes directement concernées souhaitent toutefois que cela ne se fasse pas au détriment des possibilités de développement des régions périphériques du canton, plus difficiles à desservir efficacement.

3.3.4 Stratégie de planification

La vision est très largement soutenue et ne suscite aucun désaccord.

Les actions proposées sont également fort bien perçues. Certaines communes souhaitent que leur intégration dans les organes de coordination existants ou proposés par la CDTP soit exprimée plus clairement.

La crainte d'une complication administrative par l'augmentation du nombre d'organes de coordination, comme par exemple le groupe « horaire », est exprimée à quelques reprises (précisons qu'il s'agit dans les faits d'un organe appelé à remplacer l'actuelle Commission technique des transports).

3.3.5 Stratégie de financement

La vision est très largement soutenue. Les actions proposées également.

Les CFF expriment la nécessité de prévoir, en plus des 3 actions proposées, des augmentations tarifaires pour la Communauté « Vagabond », ceci pour compenser notamment l'augmentation du prix des sillons.

A la question spécifique portant sur l'idée de nouvelles sources de financement liées notamment à la fiscalité territoriale, le quart des intervenants signale une opposition (« plutôt désaccord » et « désaccord »). Celle-ci se concentre sur un rejet de prélèvements supplémentaires sur les citoyens jurassiens ou les entreprises, de manière à ne pas péjorer l'attractivité du Canton.

Par contre, l'idée de contributions des propriétaires fonciers n'est a priori pas combattue.

L'Office fédéral des transports relève que les disponibilités financières fédérales sont réservées au même titre que celles du Canton.

Quelques autres sources de financement sont proposées, comme p. ex. des économies liées à la mise en concurrence des entreprises de transport ou la taxation généralisée du stationnement des voitures sur le domaine public.

3.4 Forme et présentation

La forme et la présentation du document sont appréciées par la grande majorité des intervenants. Toutefois certains jugent le document trop détaillé et la présentation compliquée. Il est évoqué l'idée d'un schéma explicatif de la structure du document.

4 Conclusions

La CDTP a suscité un intérêt important, comme en témoigne le nombre relativement important de réponses reçues et l'exhaustivité de celles-ci.

Certains thèmes sont récurrents, comme celui du développement des régions périphériques par rapport à une densification de l'habitat et des emplois autour des gares bien desservies, ou comme celui de l'adéquation des ambitions en matière de mobilité avec les moyens financiers des collectivités.

Au vu des résultats de la consultation, les réflexions des responsables de l'élaboration de la CDTP pourraient notamment porter sur les points suivants :

- la reformulation de l'objectif 10 (actuellement « Garantir la desserte par les transports publics de l'ensemble des zones à bâtir ») et la question des zones à bâtir excentrées ;
- la vocation de la liaison Bienne-Belfort, et ses implications pour l'objectif d'un RER cadencé à 15' ;
- la prise en compte des craintes et remarques sur la fiscalité, respectivement la clarification de cette notion.

Synthèse des réponses au questionnaire

| Questionnaire | d'accord | Plutôt d'accord | Plutôt désaccord | désaccord | Commentaires |
|---|----------|-----------------|------------------|-----------|--------------|
| Instructions: prière de mettre une croix dans la case choisie | | | | | |
| 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 ? | 37 | 0 | 0 | 0 | |
| 1.2 Estimez-vous que la CDTP apporte des réponses adéquates aux problèmes de mobilité du Canton du Jura ? | 21 | 15 | 0 | 0 | |
| 2. Principes et objectifs | | | | | |
| 2.1 Adhérez-vous aux 11 principes directeurs retenus pour orienter la politique cantonale des transports publics (chap. 3) ? | 24 | 10 | 0 | 0 | |
| 2.2 Adhérez-vous aux 38 objectifs spécifiques retenus, en lien avec les principes directeurs (chap. 3) ? | 21 | 13 | 0 | 1 | |
| 3. Domaines stratégiques | | | | | |
| 3.1 Quelle est votre appréciation générale des 5 grands domaines stratégiques identifiés (chap. 4.1) ? | 22 | 12 | 0 | 0 | |
| 4. Stratégie d'offre de transport | | | | | |
| 4.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.2) ? | 18 | 14 | 0 | 2 | |
| 4.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées pour le développement de l'offre (chap. 4.2 et 4.7) ? | 19 | 14 | 0 | 1 | |
| 4.3 Partagez-vous en particulier la vision d'un RER jurassien (action O1, présentée aux chap. 4.2 et 5.1) ? | 20 | 14 | 2 | 0 | |
| 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) ? | 23 | 11 | 1 | 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) ? | 21 | 12 | 2 | 0 | |

| Questionnaire | d'accord | Plutôt d'accord | Plutôt désaccord | désaccord | Commentaires | |
|--|----------|-----------------|------------------|-----------|--------------|--|
| Instructions: prière de mettre une croix dans la case choisie | | | | | | |
| 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)? | 17 | 14 | 4 | 0 | | |
| 5. Stratégie commerciale | | | | | | |
| 5.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.3) ? | 24 | 10 | 1 | 0 | | |
| 5.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.3 et 4.7) ? | 19 | 16 | 0 | 0 | | |
| 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) ? | 25 | 10 | 0 | 0 | | |
| 6.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.4 et 4.7) ? | 21 | 8 | 5 | 1 | | |
| 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) ? | 25 | 9 | 1 | 0 | | |
| 7. Stratégie de planification | | | | | | |
| 7.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.5) ? | 23 | 12 | 0 | 0 | | |
| 7.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.5 et 4.7) ? | 15 | 19 | 0 | 0 | | |
| 8. Stratégie de financement | | | | | | |
| 8.1 Partagez-vous la formulation de la vision (chap. 4.6) ? | 23 | 11 | 0 | 0 | | |

| Questionnaire | d'accord | Plutôt d'accord | Plutôt désaccord | désaccord | Commentaires |
|--|----------|-----------------|------------------|-----------|--------------|
| Instructions: prière de mettre une croix dans la case choisie | | | | | |
| 8.2 D'une manière générale, adhérez-vous aux actions proposées (chap. 4.6 et 4.7) ? | 19 | 13 | 1 | 0 | |
| 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) ? | 9 | 14 | 3 | 5 | |
| 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 ? | 23 | 10 | 3 | 0 | |
| 10. Total | | | | | |
| 10. Total | 469 | 261 | 23 | 11 | |
| | 61% | 34% | 3% | 1% | |