

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

CONTEXTE

L'offre en transports publics du canton du Jura est constituée d'un réseau de chemin de fer structurant, assurant les liaisons entre les trois pôles régionaux du canton, et d'un réseau de bus, en général radial, en relation avec les cœurs de pôle de Delémont et Porrentruy. Concernant le district des Franches-Montagnes, un réseau de bus davantage maillé vise à compléter l'offre ferroviaire. Au total, le canton compte un réseau ferré d'une longueur de 115 km, complété par celui de bus régional de 343 km sur 27 lignes régulières.

Statistiquement, l'offre en transports publics a globalement augmenté de 52% entre 2004 et 2014, avec une croissance de 45% sur le réseau de bus urbain et régional et de 61% sur le réseau ferroviaire. Cette croissance de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation de 58% de la fréquentation. Elle s'est répartie à raison d'une hausse de 54% sur le réseau de bus urbain et régional et de 59% sur le réseau ferroviaire. Entre 2000 et 2010, la part modale des transports publics est passée de 13% à 21%, soit à un niveau équivalent aux autres cantons romands et se rapprochant de la moyenne suisse.

Les trois prestataires principaux sur le territoire jurassien sont les CFF, CarPostal et la Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ). Les différentes prestations sont indemnisées par la Confédération à hauteur de 72% au titre du trafic régional, le solde étant couvert par le canton du Jura avec une participation des communes. Un service de transports scolaires d'appoint, financé conjointement par le canton et les communes jurassiennes (respectivement 33% et 67%), complète l'offre existante pour répondre aux besoins.

Actuellement, chacune des lignes ferroviaires assure des liaisons semi-horaires ou horaires. Par l'effet de superposition, l'axe principal Porrentruy - Delémont dispose de liaisons à la demi-heure à toutes heures. En soirée, l'offre est réduite sur certaines liaisons, à l'exception des Franches-Montagnes où les trains ne circulent pas le soir. L'Ajoie et le district de Delémont disposent d'une offre de bus relativement homogène, avec des cadences horaires renforcées pendant les périodes de pointe ou à la demi-heure. Dans les Franches-Montagnes et le Clos du Doubs, l'offre en bus est nettement moins importante et orientée sur les besoins scolaires, ce qui se traduit par une offre très hétérogène pendant la journée et au cours de l'année.

ENJEUX

Objectifs soutenus par la loi cantonale sur les transports publics

D'après le cadre légal imposé par la loi cantonale sur les transports publics (LTP, RS 742.21), le canton doit :

- favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics ;
- améliorer l'accessibilité interne et externe du canton ;
- harmoniser la politique suivie dans le domaine des transports publics avec les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire du plan directeur cantonal ;
- stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et par des infrastructures adaptées ;
- valoriser l'attractivité économique et touristique du canton.

Accroissement de la part modale des transports publics

Pour renforcer l'attractivité du canton du Jura et atteindre l'objectif fixé par le Parlement de favoriser le transfert modal, la qualité de la desserte en transports publics doit être améliorée. Une part modale des transports publics de 25-30% à l'horizon de sa mise en œuvre (2025-2035) est un objectif à la fois souhaitable et tout à fait réaliste. En plus d'un réseau ferroviaire et de bus étroitement combinés, des solutions alternatives doivent être offertes à la population afin d'assurer une solution de déplacement adaptée et « à la carte » dans les villages et hameaux isolés. Afin d'assurer les déplacements de nuit,

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

les 13 lignes Noctambus doivent également être renforcées en vue d'améliorer la disponibilité temporelle et spatiale du service, ainsi que sa lisibilité.

Coordination accrue entre transports publics et scolarité

L'organisation des cercles scolaires constitue une tâche complexe dans un canton peu dense où l'habitat est relativement dispersé. Elle requiert de nombreux déplacements d'élèves utilisant le réseau de transports publics ou nécessitant des courses spécifiques exécutées par des parents d'élèves, des privés ou des entreprises de transport. Les lignes de transports publics peuvent bénéficier également du soutien de la Confédération au titre du trafic régional voyageur, alors que les coûts des courses réalisées à des fins exclusivement scolaires sont totalement couverts par les collectivités publiques jurassiennes. Une coordination renforcée entre le Service de l'enseignement et le Service du développement territorial s'avère nécessaire dans la définition des cercles scolaires ainsi que dans le choix des horaires des écoles et des transports publics.

Mise en place et promotion d'une communauté tarifaire intégrale

L'abonnement Vagabond couvre l'ensemble du territoire et inclut les centres voisins de Moutier et Tramelan. Il s'agit de renforcer l'intégration tarifaire en évoluant vers une communauté tarifaire intégrale (CTI), en étendant les périmètres de validité des produits tarifaires et en développant des produits tarifaires incluant des solutions de mobilité complémentaires. La mise en place de politiques tarifaires incitatives vise donc à gérer durablement la mobilité de la population jurassienne.

Amélioration de la coordination horizontale et verticale

A l'échelle locale, un dialogue suivi avec les régions et les communes visant à améliorer l'intégration des transports publics dans les politiques locales doit être consolidé afin d'assurer une cohérence des politiques de mobilité menées au niveau cantonal, régional et communal.