

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ÉCRITE DE MME SABINE LACHAT, DÉPUTÉE (PDC-JCD), INTITULÉE "LES TRANSPORTS PUBLICS, OUI MAIS A QUEL PRIX?" (N° 2206)

Dans le Jura comme partout ailleurs, la desserte par transports publics n'est pas la même selon la localité. Le nombre de courses par bus ou par train que l'on peut observer aujourd'hui s'est construit avec le temps en fonction de circonstance comme par exemple se situer ou non sur un axe ferroviaire ou se trouver sur une ligne en îlot ou reliant deux nœuds du réseau. Ainsi la desserte ferroviaire de la Basse-Allaine est déterminée par l'utilisation des trains RE circulant chaque heure entre Delémont et Porrentruy, mais aussi par le fait que les coûts fixes, beaucoup plus importants pour le rail que pour le bus, impliquent que l'on a tout intérêt à offrir des fréquences relativement élevées sur une telle ligne. Les différences démographiques peuvent aussi jouer un rôle, même si dans le cas cité les différences ne sont pas aussi sensibles (2'193 habitants le long de la ligne de Porrentruy à Damvant contre 2'693 habitants pour la ligne ferroviaire de la Basse-Allaine (Delle exclue). Par contre, la distance moyenne jusqu'aux gares est plus importante que celle permettant de rejoindre un arrêt de bus et désavantage les habitants de la Basse-Allaine.

La conception de la desserte par bus de l'Ajoie date pour l'essentiel de 1997, année où il a été décidé de remplacer les bus aux heures creuses, y compris le samedi et le dimanche, par un système de transports à la demande développé par CarPostal sous le nom de PubliCar. Les raisons prédestinant ce choix tenaient au constat que la demande était très faible et donc le service cher pour les pouvoirs publics à ces moments-là. Cette nouvelle offre présentait les avantages suivants: circulation du bus uniquement si la demande est formulée, transports porte à porte, choix de l'heure, possibilités d'effectuer des parcours transversaux contrairement aux lignes de bus ne fonctionnant qu'en étoile autour de Porrentruy. Par contre, il est vrai, et cela n'est pas spécifique à l'Ajoie, ce système implique de devoir s'annoncer à l'avance par téléphone pour réserver le déplacement, un parcours détourné pour la prise en charge d'autres voyageurs, une certaine incertitude quant à la disponibilité du service si l'on s'y prend au dernier moment et un supplément de 3 francs par déplacement. Le supplément a été présenté comme la contrepartie du service personnalisé que représente un transport porte à porte. Un tel système est conçu à la base pour répondre à une demande pour des déplacements occasionnels et qui sont difficilement identifiables dans le temps et dans l'espace. Il peut aussi servir de révélateur pour d'une demande plus forte que prévue. Ainsi, et c'est ce qui se passe dans plusieurs régions, des bus à la demande introduits il y a plusieurs années en remplacement de courses à l'horaire peuvent, à leur tour, être supprimés ou modifiés au profit de la réintroduction de lignes de bus "traditionnelles".

Ceci dit, il faut quand même relever que les localités ajolotes desservies par le PubliCar bénéficient de possibilités de déplacement par transports publics en continu de 6h00 le matin à 20h00 du lundi au samedi et de 8h00 à 20h00 le dimanche. Ce qui est nettement mieux que pour nombre de localités des autres districts, n'ayant une desserte qu'aux heures de pointe ou ne bénéficiant même d'aucun bus les samedis et dimanches. Quelques communes, dont la desserte par les transports publics n'est pas reconnue par la Confédération puisque ayant moins de 100 habitants, ne sont desservies à aucun moment par une ligne de transports publics, tandis que les 38 habitants de Roche d'Or peuvent appeler le PubliCar, 7 jours sur 7, en raison du caractère de la desserte de zone assurée par ce service.

Il n'en reste pas moins que la desserte par bus de l'Ajoie est à réexaminer. En effet, en 10 ans, les circonstances ont passablement changé. Les besoins de mobilité se sont accrus, l'attractivité générale des transports publics s'est sensiblement améliorée. Les attentes vis-à-vis des transports publics sont aujourd'hui beaucoup plus importantes qu'elles ne l'étaient il y a 10 ans. C'est pourquoi, le Gouvernement a inscrit au projet de budget une somme de 25'000.- destinée à conduire en 2009 une étude sur la desserte de l'Ajoie et l'avenir du PubliCar. L'objectif de cette étude est d'examiner les possibilités de mieux répondre aux besoins et d'offrir des transports publics plus efficaces. Un réexamen de l'ensemble du réseau a été engagé par étape. En 2009, le réseau de l'agglomération de Delémont sera refondu. Les réseaux de bus des Franches-Montagnes et de la Haute-Sorne seront certainement modifiés dès 2010. Pour l'Ajoie, ce sont les résultats de l'étude prévue qui dicteront les modifications nécessaires.

Evidemment, les contraintes financières ne sont pas négligeables. Par exemple, le coût du PubliCar Ajoie à charge des pouvoirs publics avoisine le million de francs par an. Ce coût est réparti à 73% à charge de la Confédération et 27 à charge du canton. La Confédération ne manque d'ailleurs jamais une occasion pour dire que ce service coûte trop cher et que l'offre est trop généreuse. Nous sommes convaincus, et les améliorations introduites ces dernières années dans le canton nous le prouvent, une offre plus dense génère inmanquablement une hausse de la demande. Tandis que les coûts sont présents dès la première année, les

recettes nouvelles, provoquées par une augmentation de la fréquentation, n'apparaissent que progressivement. On compte en général 3 ans pour avoir un retour sur investissement et pouvoir tirer un bilan.

Le projet de loi sur les transports publics mis en consultation ce printemps propose un mécanisme de financement associant les communes et offrant ainsi la possibilité de dégager des ressources pouvant être utilisées pour renforcer l'offre. Ce projet de loi contient également une disposition prévoyant la mise sur pied d'une conception directrice des transports publics.

En réponse aux questions précises formulées, il est répondu de la manière suivante:

1. Introduire ou supprimer un supplément relève davantage de considérations financières ou relatives à une qualité particulière offerte, qu'à une question de courage politique. L'étude qui sera lancée en 2009 permettra de déterminer si le système actuel, supplément pour le PubliCar y compris, est toujours le plus adéquat. D'ici-là, sauf circonstances particulières, il ne nous paraît pas adéquat d'introduire des bouleversements.
2. L'offre PubliCar doit être appréhendée sous forme de zones et non de lignes. Il existe aujourd'hui 3 offres de ce type sur le territoire cantonal. Outre le PubliCar Ajoie, le plus étendu et le plus ancien, la Courtine de Bellelay, donc pour l'essentiel sur territoire bernois, bénéficie d'un système de Publicar. Dans cette région, l'horaire est sensiblement moins étendu qu'en Ajoie. Enfin, la ville de Delémont offre à ses frais depuis 2000, un PubliCar circulant aux heures creuses ainsi que le samedi et le dimanche mais selon des horaires moins larges qu'en Ajoie.
3. L'offre du samedi et du dimanche peut être qualifiée de relativement généreuse si l'on considère l'étendue des horaires. Comme indiqué en réponse à la première question, l'étude prévue devra déterminer comment mieux répondre aux attentes.
4. Le Gouvernement est soucieux d'un développement équilibré du territoire. L'offre en transports publics ne peut et ne pourra jamais être la même dans toutes les localités du canton. C'est une question de bon sens et de gestion adaptée des moyens financiers.

Delémont, le 22 octobre 2008

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
le Chancelier

Sigismond Jacquod