

Nouvelles prescriptions de l'Office fédéral des transports en matière de rentabilité du transport public régional : quelles conséquences pour le canton du Jura ?

Pierre-André Comte (PS)

Le 23 avril 2026, l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une procédure de consultation portant notamment sur l'introduction d'un nouveau seuil minimal de rentabilité pour les offres de transport régional de voyageurs (TRV) bénéficiant d'un cofinancement de la Confédération.

Actuellement, les exigences en matière de taux de couverture des coûts varient notamment selon les caractéristiques des régions desservies. Pour les lignes de bus situées dans les régions périphériques peu peuplées, le seuil actuellement applicable est de 10%, alors qu'il est de 20% dans les autres régions.

L'OFT envisage désormais d'introduire une exigence supplémentaire : pour les offres de bus et de train dont la cadence est supérieure à la cadence semi-horaire, un taux de couverture des coûts d'au moins 30% serait exigé afin qu'elles puissent continuer à bénéficier du cofinancement fédéral.

Cette évolution est particulièrement importante pour le canton du Jura. Dans un canton à faible densité démographique, le transport public ne saurait être évalué uniquement à l'aune de sa rentabilité immédiate. Certaines lignes présentent en effet une importance majeure pour la mobilité des jeunes, des personnes âgées et des personnes sans voiture, ainsi que pour l'attractivité et l'équilibre territorial du canton.

L'instauration d'un seuil uniforme de 30% pourrait ainsi avoir pour conséquence de fragiliser certaines prestations actuellement offertes à la population jurassienne, voire de les supprimer, à tout le moins d'entraîner une diminution des cadences ou une augmentation de la participation financière du canton et des communes.

Dans ce contexte, le Gouvernement jurassien est invité à répondre aux questions suivantes :

- 1. Quelles lignes de bus et de train desservant le canton du Jura actuellement cofinancées par la Confédération seraient susceptibles de ne plus satisfaire à cette nouvelle exigence de 30% ?**
- 2. Si une réduction de l'offre devait être envisagée, quelles conséquences le Gouvernement estime-t-il qu'elle aurait sur les régions périphériques du canton et sur la politique jurassienne de mobilité et d'aménagement du territoire ?**
- 3. Comment le Gouvernement entend-il défendre le maintien des prestations concernées, notamment lorsqu'elles répondent à un intérêt public important en matière de desserte régionale, de cohésion territoriale et d'égalité d'accès aux transports publics ?**
- 4. Le Gouvernement jurassien va-t-il solliciter et coordonner l'appui de l'ensemble de la députation jurassienne aux Chambres fédérales afin de défendre, d'une seule voix, le maintien et le développement d'une offre de transport public adaptée aux besoins de notre canton ?**

Pierre-André Comte (PS)

Co-signataires

- Jude Schindelholz (PS)
- Jelica Aubry-Janketic (PS)
- Lisa Raval (PS)
- Patrick Cerf (PS)
- Gaëlle Frossard (PS)
- Katia Lehmann (PS)
- Nicolas Girard (PS)
- Sarah Gerster (PS)
- Florence Chaignat (PS)
- Fabrice Macquat (PS)
- Valérie Bourquin (PS)
- Christophe Badertscher (PS)
- Héloïse Girardin (PS)
- Patrizio Robbiani (PS)
- Pierre Sauvain (PS)
- Folla-Gnimi Makanjou Douma (PS)
- Chantal Gerber (PS)
- Julien Loichat (PS)
- Jeanne Lusa (PS)

Intervention déposée officiellement le 02 septembre 2026