

RR&A - Roland Ribi & Associés SA
Ingénieurs-conseils - Mobilité et urbanisme
Rue de l'Ancien-Port 14, 1201 Genève
Avenue de Sévelin 32B, 1004 Lausanne
Téléphone: +41 22 906 40 80
E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch



Genève
Lausanne
Strasbourg

› **team +**

team +
transports - environnement - aménagement du territoire
Grand-Rue 51, 1630 Bulle
Téléphone: 026 323 27 80 Téléfax: 026 322 65 30
E-mail: bulle@team-plus.ch Internet: www.team-plus.ch



Conception directrice des transports publics

Approuvée par le Parlement jurassien le 22 juin 2016

Arrêté du Parlement jurassien du 22 juin 2016

JURACH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA PARLEMENT

1680

ARRÊTÉ PORTANT APPROBATION DE LA CONCEPTION DIRECTRICE DES TRANSPORTS PUBLICS (CDTP)

du 22 juin 2016

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu les articles 5 et 7 de la loi du 20 octobre 2010 sur les transports publics (LTP)¹,

arrête :

Article premier La conception directrice des transports publics est approuvée.

Art. 2 Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.



La présidente :
Anne Roy-Fridez

Le secrétaire :
Jean-Baptiste Maître

Sommaire

Avertissement	3
Guide de lecture	4
1. Cadre et démarche	6
1.1 Cadre légal	
1.2 Démarche et participation	
2. Diagnostic	10
2.1 Chiffres clés	
2.2 Réseau et offre de transports publics	
2.3 Evolution de l'offre et de la fréquentation	
2.4 Financement actuel de l'offre	
2.5 Caractéristiques du territoire	
2.6 Structure des déplacements et demande potentielle	
2.7 Etat de la planification	
3. Principes et objectifs	26
4. Stratégie d'action	34
4.1 Les cinq grands domaines stratégiques	
4.2 Stratégie d'offre	
4.3 Stratégie commerciale	
4.4 Stratégie d'appui	
4.5 Stratégie de planification	
4.6 Stratégie de financement	
4.7 Réponse aux objectifs spécifiques	
4.8 Priorisation et phasage de la mise en oeuvre des actions	

5. Fiches d'action	57
5.1 Stratégie d'offre	58
01 - Réseau RER jurassien	
02 - Intégration de la ligne ferroviaire des Franches-Montagnes	
03 - Desserte bus régulière	
04 - La 4 ^{ème} dimension : un bouquet d'alternatives	
05 - Desserte bus urbaine et d'agglomération	
06 - Desserte nocturne	
07 - Gares multimodales	
08 - Inscription dans les grands réseaux (inter-)nationaux	
5.2 Stratégie commerciale	71
C1 - Renforcement de l'intégration tarifaire	
C2 - Pass "Jura Tout Compris"	
C3 - Groupe promo	
C4 - Communication et accès à l'information	
C5 - Visibilité et identité	
5.3 Stratégie d'appui	77
A1 - Territoire "garanti transports publics"	
A2 - Dialogue canton-communes	
A3 - Orientation du développement des Franches-Montagnes	
5.4 Stratégie de planification	82
P1 - Planification à deux niveaux	
P2 - Interlocuteur mobilité	
P3 - Groupe horaire	
P4 - Démarche qualité	
P5 - Groupement Local de Coopération Transfrontalière	
P6 - Coordination intercantonale	
P7 - Observatoire de la mobilité	
5.5 Stratégie de financement	90
F1 - Un financement durable, solidaire et incitatif	
F2 - Contribution fédérale aux infrastructures	
F3 - Le Pot Promo	

Avertissement

La loi du 20 octobre 2010 sur les transports publics (RSJU 742.1) a pour but de garantir des prestations de transports publics suffisantes compte tenu du développement souhaité du Canton et des ressources des collectivités publiques.

Elle vise principalement à favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics et à améliorer l'accessibilité interne et externe du Canton. A ce titre, l'Etat doit 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 ainsi que valoriser l'attractivité économique et touristique du Canton.

Document d'orientation adopté en exécution de ce mandat, la présente conception directrice des transports publics établit, conformément au plan directeur cantonal, les principes fondamentaux de la politique cantonale en matière de transports publics en vue d'atteindre les buts de la loi sur les transports publics.

La conception directrice des transports publics doit en particulier tenir compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération, du plan directeur cantonal (auquel elle est intégrée) et des projets d'agglomération ainsi que des plans d'aménagement local. Les objectifs et programme de développement économique cantonaux et fédéraux et les objectifs généraux du développement durable doivent également être considérés.

Ainsi, la présente conception directrice, en tant que document stratégique de portée générale adopté par le Parlement, représente le cadre dans lequel s'inscrira l'évolution des transports publics dans le Canton du Jura sur le long terme, compte tenu des spécificités de la région et des infrastructures existantes.

A ce titre, elle ne saurait être considérée comme un catalogue des prestations ou un document liant l'autorité sur des projets déterminés. Les compétences de planification et les compétences financières des différents organes de l'Etat, des collectivités et des partenaires tiers demeurent expressément réservées dans le cadre des processus légalement applicables aux transports publics.

Structure du document

Le chapitre 1 rappelle le cadre légal dans laquelle s'inscrit la CDTP et la démarche participative qui a permis son élaboration.

Le chapitre 2 donne un aperçu des principaux enseignements issus du travail de diagnostic.

Le chapitre 3 présente les principes directeurs appelés à guider la politique menée en matière de transports publics et leur déclinaison en objectifs spécifiques de développement des transports publics.

Le chapitre 4 présente la stratégie d'action pour la mise en oeuvre de la politique cantonale en matière de transports publics.

Le chapitre 5 détaille les actions sous forme de fiches.

Éléments soumis à l'approbation du Parlement

Les paragraphes encadrés identifient les composantes de la CDTP soumises à l'approbation du Parlement. Il s'agit :

- ▶ des principes directeurs (chapitre 3),
- ▶ des objectifs spécifiques (chapitre 3)
- ▶ des principes de la stratégie d'action (chapitre 4)

Fiches d'actions

Les fiches d'actions, présentées dans le chapitre 5, sont structurées comme suit :

- ▶ Principe (partie encadrée soumise à l'approbation du Parlement) : résume l'action,
- ▶ Descriptif : précise le contenu et les modalités de l'action, tels qu'envisagés à ce stade,
- ▶ Justification et résultats attendus : met en évidence les principaux bénéfices attendus, en particulier pour les transports publics et la mobilité, l'économie, la qualité de vie de la population,
- ▶ Pilotage et partenaires : identifie l'organisme a priori en charge de conduire la mise en oeuvre de l'action, ainsi que les principaux partenaires à associer,
- ▶ Horizon et échéances : identifie les priorités, les phasages, les contraintes temporelles,
- ▶ Impact financier : apprécie les incidences en termes d'investissements et de coûts de fonctionnement,
- ▶ Actions à coordonner : renvoie aux actions avec lesquelles la mise en oeuvre doit être coordonnée,
- ▶ Démarche à court terme : indique les opérations à envisager en priorité.

Dans les fiches, une série de renvois (p. ex. 01) identifie les principaux liens entre les actions.

Parmi l'ensemble des fiches d'actions proposées le document distingue :

- ▶ des actions phares : il s'agit des actions les plus emblématiques, appelées à porter et symboliser la conception directrice des transports publics (l'offre structurante, son articulation avec le territoire, sa commercialisation, etc.),
- ▶ des actions essentielles : il s'agit des actions qui, bien que moins emblématiques, sont néanmoins essentielles à la cohérence d'ensemble de la conception directrice des transports publics (coordination, financement, etc.) et à la bonne utilisation de l'offre développée (intégration multimodale, promotion active, etc.).

Abréviations utilisées

CDTP	Conception directrice cantonale des transports publics
LTP	Loi sur les transports publics
CFF	Chemins de fer fédéraux
CJ	Chemins de fer du Jura
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
LGV	Ligne à grande vitesse (offre TGV)
ICN	Trains InterCity à pendulation de l'offre nationale
IR	Trains InterRegio de l'offre nationale
RE	Trains RegioExpress de l'offre régionale
R	Trains Regio de l'offre régionale
TP	Transports publics
RER	Réseau Express Régional
CTI	Communauté tarifaire intégrale
CTT	Commission technique des transports
GLCT	Groupeement local de coopération transfrontalière
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
P+R	Parkings-relais (parkings automobiles dans les stations de transports publics)
B+R	Bike+Ride (parkings pour vélos dans les stations de transports publics)
VLS	Vélos en libre service
IFF	Installations à forte fréquentation
ZAIC	Zones d'activités d'intérêt cantonal
FM	Franches-Montagnes

1. Cadre et démarche

1.1 Cadre légal

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

La Loi sur les transports publics (LTP) du Canton du Jura entrée en vigueur en 2011 définit les grands axes que doit poursuivre le Canton en matière de prestations de transports publics :

- a) Favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics.
- b) Améliorer l'accessibilité interne et externe du canton.
- c) 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.
- d) Stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et par des infrastructures adaptées.
- e) Valoriser l'attractivité économique et touristique du canton.

Afin d'atteindre ces objectifs, la LTP prévoit l'établissement d'une conception directrice cantonale des transports publics (CDTP), c'est l'objet du présent document.

1.2 Démarche et participation

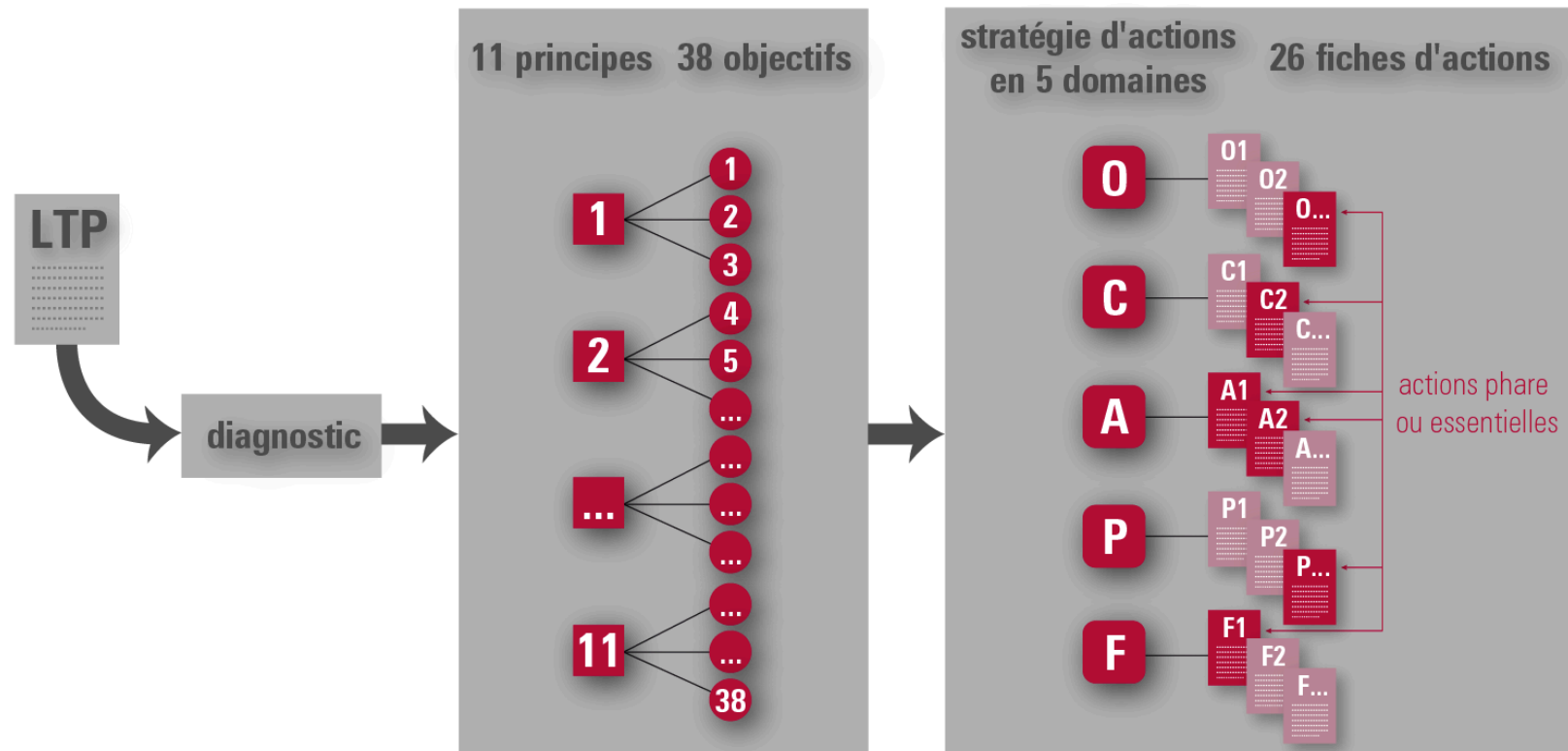
1. Cadre et démarche

2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
5. Fiches d'action

Contenu de la CDTP

Conformément à la LTP, l'étude de la Conception directrice des transports publics a consisté à :

- ▶ établir un **diagnostic** partagé, et définir sur cette base les **principes directeurs** de la politique cantonale en matière de transports publics, en accord avec la LTP (phase 1),
- ▶ décliner ces principes en **objectifs spécifiques** de développement des transports publics (phase 2),
- ▶ transcrire ces objectifs spécifiques en une **stratégie d'action** pour la mise en oeuvre de la politique cantonale (phase 3).



1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Portée de la CDTP

La CDTP est à la fois :

- ▶ un outil de **conduite politique**, liant les autorités entre elles autour d'objectifs partagés,
- ▶ un outil de **planification**, coordonnant l'action des administrations sur la base de la stratégie retenue,
- ▶ un outil de **communication**, présentant à la population et aux partenaires l'orientation voulue du développement des transports publics.

Participation et approbation de la CDTP

Les différents acteurs concernés ont été intégrés dans le processus de réflexion.

L'étude technique menée par l'équipe mandataire s'est faite sous le suivi régulier de la Section de la mobilité et des transports.

Un Comité de pilotage présidé par le Chef de Département, incluant les Services concernés de l'administration cantonale et des représentants des communes, a validé chacune des étapes clés.

Une démarche participative a permis à la population et aux groupes d'intérêts de se prononcer sur leurs attentes. Les résultats des différentes phases de l'étude ainsi ont été partagées et discutées dans le cadre des **Assises des transports publics** (30 novembre 2013) puis de deux **Ateliers**, l'un consacré aux objectifs (30 avril 2014) et l'autre à la stratégie d'action (2 octobre 2014).

2. Diagnostic

2.1 Chiffres clés (2014)

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Chiffres-clé 2014 des transports publics jurassiens (concerne l'ensemble des lignes cofinancées par le Canton du Jura, hors ligne CFF S3 Bâle - Laufen - Delémont) :

- ▶ trois prestataires : CFF, CarPostal, Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ)
- ▶ longueur du réseau ferré : 115 km sur cinq lignes
- ▶ longueur du réseau de bus régional : 343 km sur 27 lignes régulières
- ▶ réseau urbain de Delémont (TUD) : 2 lignes et un service de bus sur appel (PubliCar)
- ▶ réseau urbain de Porrentruy (TUB) : 1 ligne
- ▶ réseau de bus de nuit (Noctambus) : 13 lignes
- ▶ offre de transport : 5.5 millions de véhicules x km par an
- ▶ fréquentation : 6.9 millions de voyageurs par an (88.2 millions de voyageurs x km par an)
- ▶ produits tarifaires : 5'600 abonnés vagabond
- ▶ degré de couverture des coûts du trafic régional de voyageurs (TRV) : 34.2%
- ▶ indemnités nettes totales versées aux entreprises de transport par les collectivités : 35.9 millions de francs, répartis à raison de :
 - 26.0 millions (72.4%) pris en charge par la Confédération,
 - 8.4 millions (23.4%) par le Canton du Jura,
 - 1.5 million (4.2%) par les Communes jurassiennes.

2.2 Réseau et offre de transports publics

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Structure de l'offre

L'offre en transports publics est constituée d'un réseau de chemin de fer structurant, assurant les liaisons entre les villes principales du canton, et d'un réseau de bus, en général radial, en relation avec les deux centralités du canton (Delémont et Porrentruy). Dans les Franches-Montagnes, le réseau de bus est plus maillé et vise à compléter l'offre ferroviaire.

Desserte ferroviaire

L'offre ferroviaire découle d'une superposition de liaisons d'importance supra-cantonale, qui permet d'offrir des dessertes localement renforcées. Ceci a pour corollaire que le canton du Jura est fortement tributaire des décisions prises au niveau supra-cantonal pour sa desserte ferroviaire.

Actuellement, chacune des lignes ferroviaires assure des liaisons horaires. Par l'effet de superposition, l'axe principal Porrentruy - Delémont dispose de liaisons à la demi-heure. En soirée, l'offre étant réduite sur certaines liaisons, seule une offre horaire est assurée sur le réseau (à l'exception des Franches-Montagnes où les trains ne circulent pas le soir).

Les lignes de chemin de fer appartiennent soit aux Chemins de fer du Jura, soit aux CFF. Il s'agit en général de voie normale en simple voie. Seules les lignes Glovelier - La Chaux-de-Fonds et Le Noirmont - Tavannes sont à voie métrique. Les voies uniques et les différences d'écartement limitent les possibilités d'extension de l'offre et fixent des contraintes importantes pour l'exploitation ou la construction des horaires.

1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic**
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
5. Fiches d'action

Desserte bus

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 ½ heure. L'offre en transport n'est que rarement disponible après 20h00. Dans les Franches-Montagnes et le Clos du Doubs, l'offre en bus est nettement moins importante et fortement orientée sur les besoins scolaires, ce qui se traduit par une offre très hétérogène pendant la journée et au cours de l'année.

Desserte nocturne

Le service Noctambus offre une desserte les vendredis et samedis tard dans la nuit et couvre largement le territoire. L'offre varie entre 1 et 3 courses par nuit selon les régions et les axes, et s'adapte à la demande dans les Franches-Montagnes (courses en partie sur réservation) et en Ajoie (itinéraire défini en fonction de la demande).





Tarifification

L'abonnement Vagabond couvre l'ensemble du territoire et inclut les centres voisins de Moutier et Tramelan. Des offres combinées (TNW pour le réseau bâlois) et un chevauchement des périmètres de validité (Onde Verte pour le réseau neuchâtelois, Libero pour le réseau bernois) permettent de répondre en partie aux besoins de la clientèle.

Des offres particulières ciblent les pendulaires et professionnels, les touristes, les noctambules.

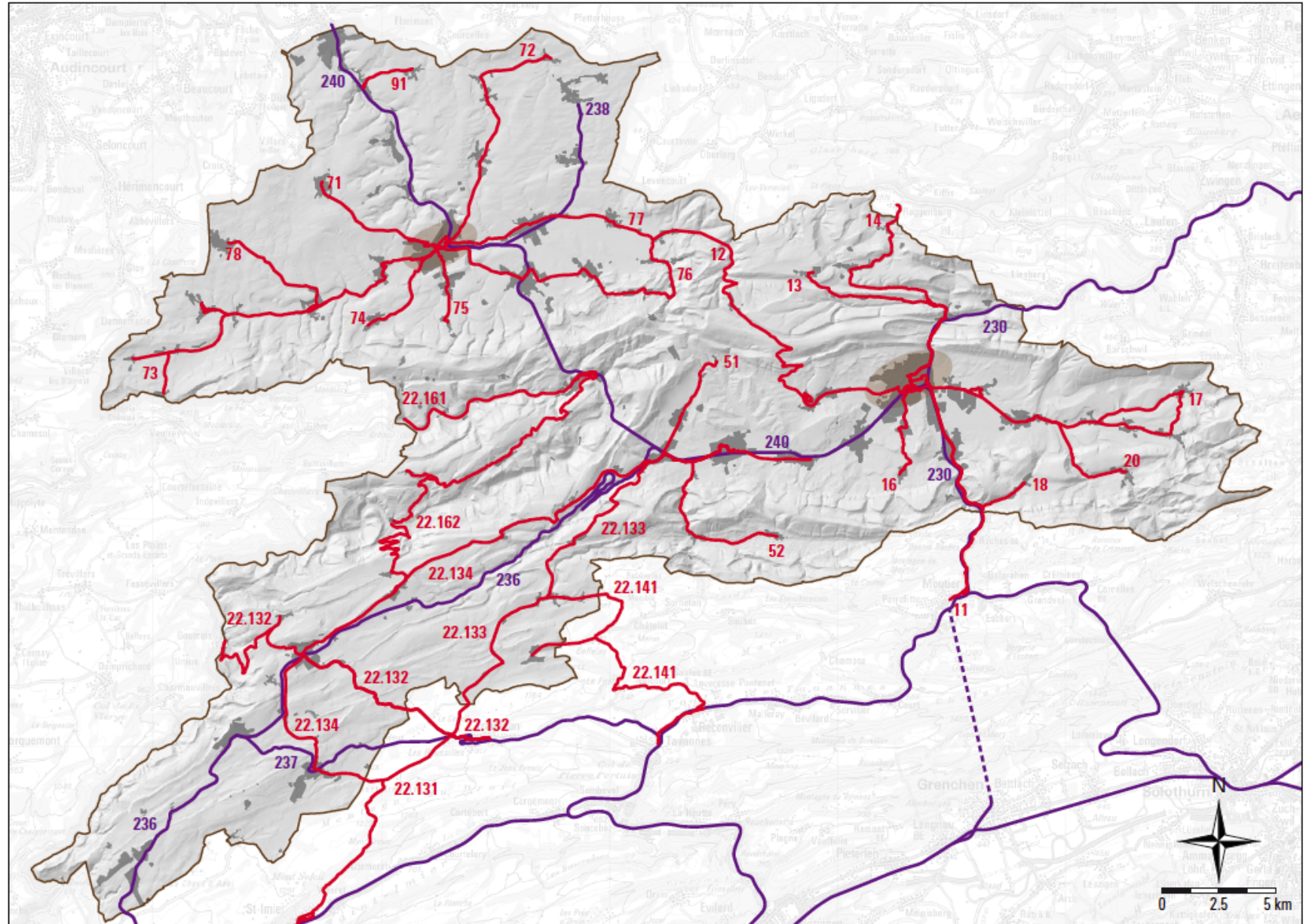
2.2 Réseau et offre de transports publics

Réseau de transports publics 2014

-  Réseau ferroviaire
-  Réseau de bus
-  Desserte urbaine
-  100 Numéros de lignes

Sources :
SIT - JURA
Horaire officiel 2014

26.11.14/015 / PH/GVDS / 19.11.14



2.2 Réseau et offre de transports publics

Desserte ferroviaire 2014

Liaisons ferroviaires :

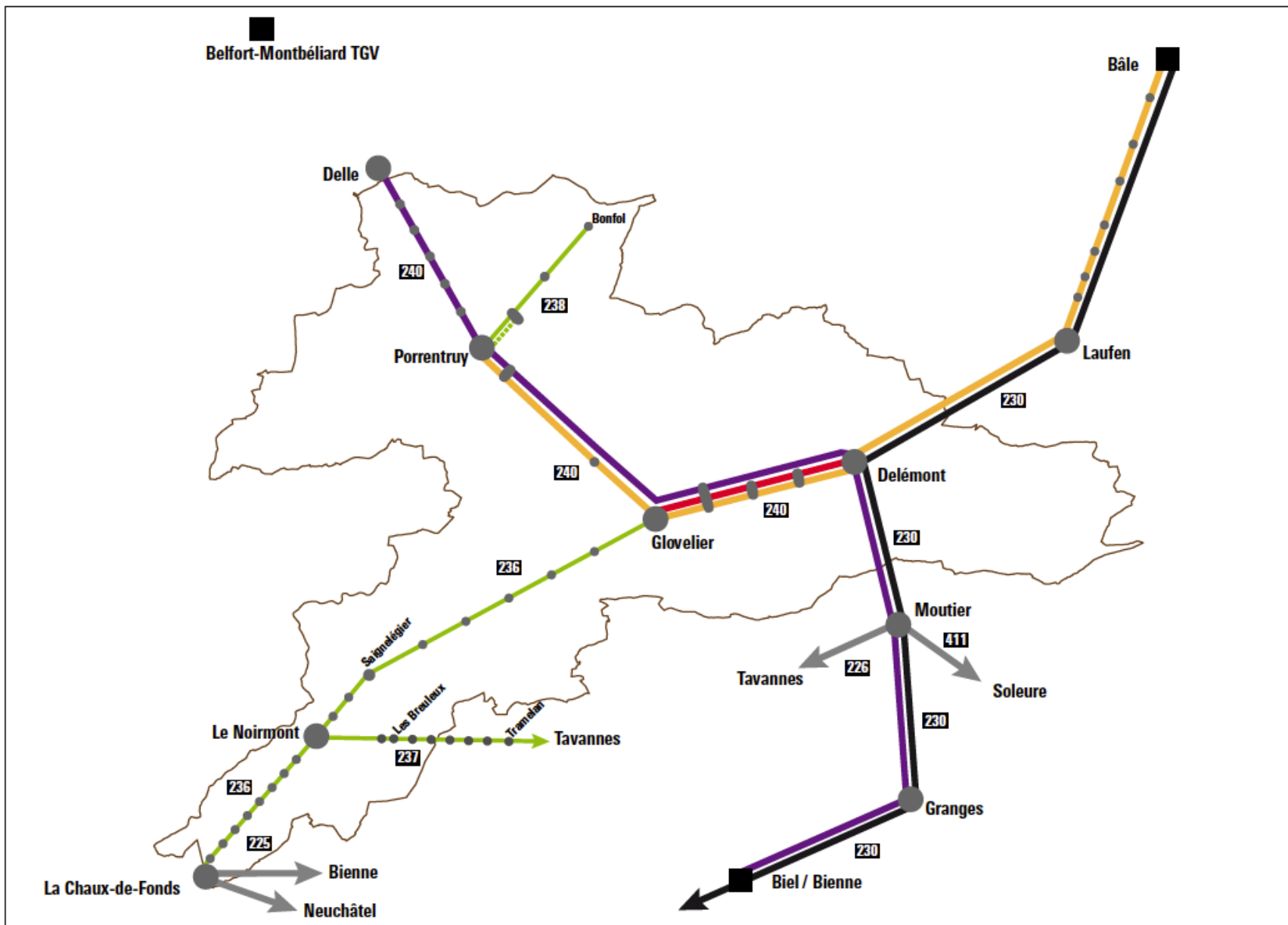
- ICN (CFF)
- RE (CFF)
- R (CFF)
- S3 (RER bâlois)
- R (CJ)

— 1 trait = 1 course par heure
 - - - - - 1 trait = 1 course par heure en pointe

■ Noeuds de correspondance de l'offre (inter-)nationale
 → Autres lignes en correspondance

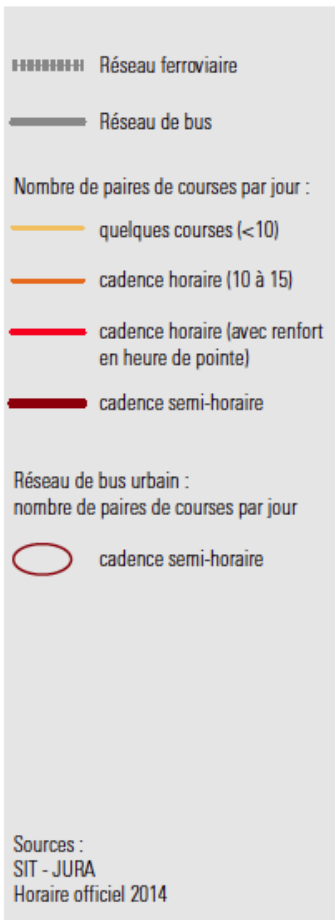
Source : horaire officiel 2014

2611-N-015-2/ FHG-VDS / 04.12.14

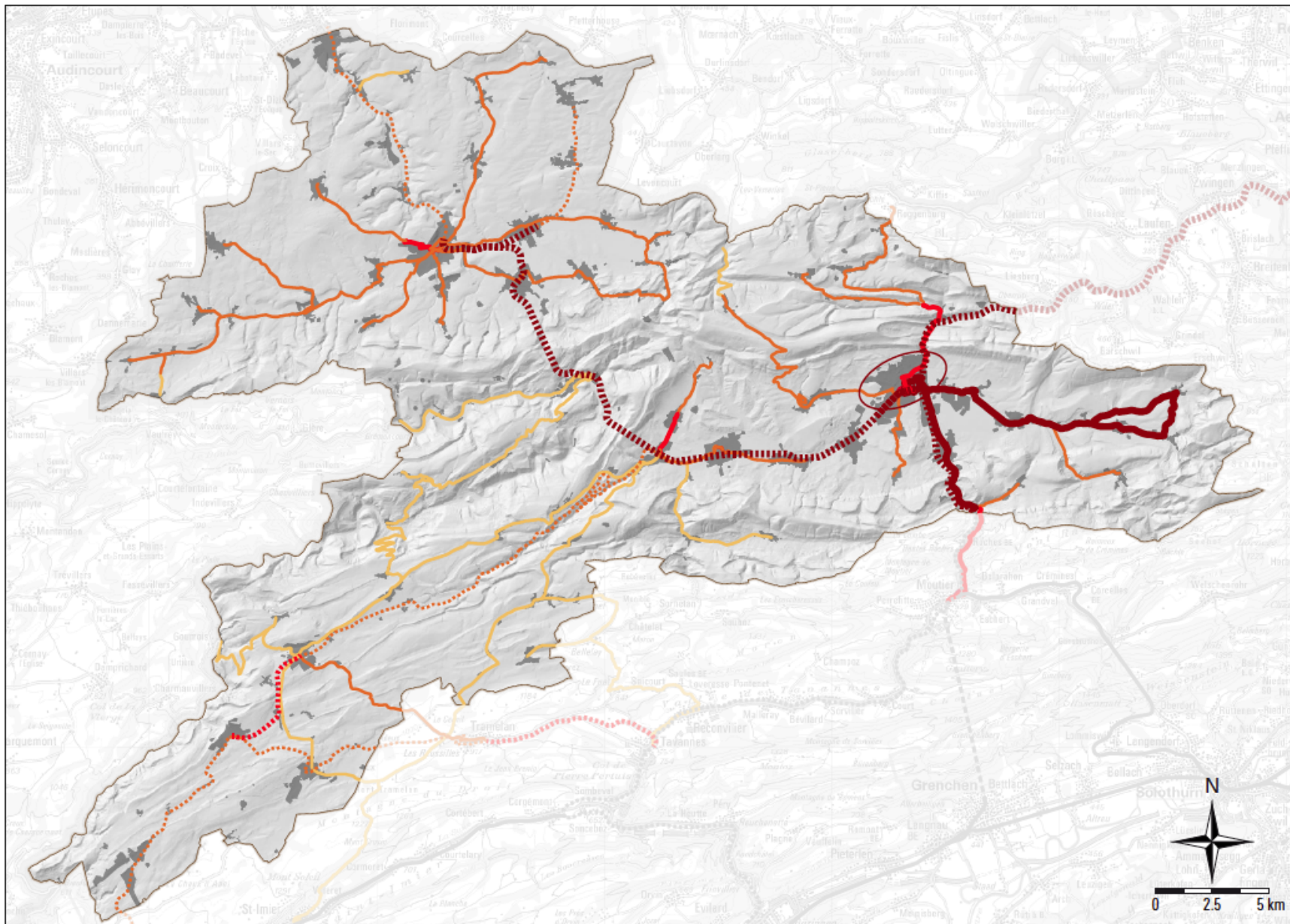


2.2 Réseau et offre de transports publics

Niveau de desserte 2014



2611-N.015 / PRIGVDS / 19.11.14



2.3 Evolution de l'offre et de la fréquentation

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Evolution de l'offre

La mise en oeuvre de la 1^{ère} étape de Rail 2000 a été le déclencheur d'un développement de l'offre qui a suivi une dynamique régulière au cours de la dernière décennie, et qui est appelée à se poursuivre.

Ainsi, l'offre a globalement augmenté de 57% entre 2004 et 2013, avec une croissance pratiquement du même ordre sur le réseau de bus urbain et régional (+52%) que sur le réseau ferroviaire (+63%).

Evolution de la fréquentation

Cette croissance de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation parfaitement proportionnelle de la fréquentation. En effet, l'augmentation globale de la fréquentation a aussi été de 57%, avec une différence similaire entre le réseau de bus urbain et régional (+51%) et le réseau ferroviaire (+58%).

On notera également que cette évolution réjouissante de la fréquentation s'est manifestée de manière aussi prononcée sur l'ensemble des régions : +42% sur le réseau de bus de l'agglomération de Delémont, +53% sur le réseau de bus de l'Ajoie, +51% sur le réseau de bus des Franches-Montagnes, +49% sur l'axe ferroviaire Delémont - Porrentruy - Delle.

De plus, cette évolution résulte presque intégralement d'un changement des pratiques de mobilité puisque sur la même période, l'augmentation de la population du canton n'aura été que de 4%.

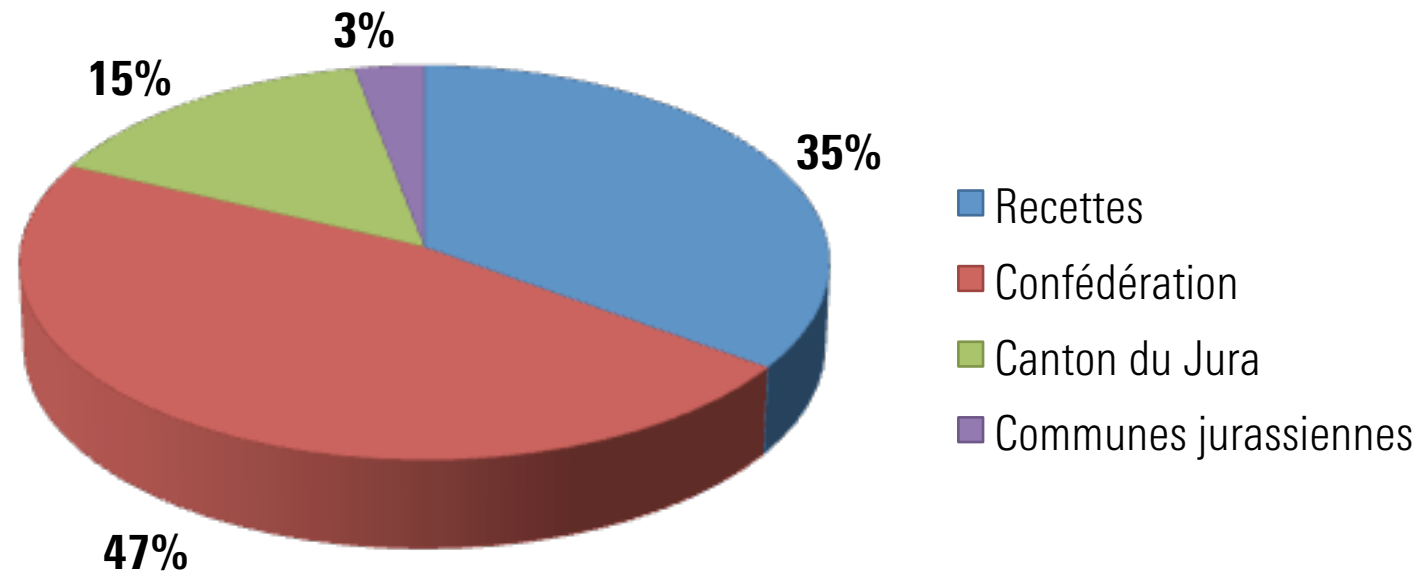
Fait intéressant, en Ajoie le remplacement du service à la demande (Publicar) par des lignes régulières cadencées à l'heure sur la journée a permis d'augmenter la fréquentation de l'ordre de +60% en 3 ans.

Autre fait intéressant, l'ajout de 6 paires de courses aux heures creuses sur la ligne ferroviaire RE Delémont - Bienne (passage de 8 à 14 paires de courses quotidiennes, et ce sans matériel roulant supplémentaire) s'est traduit par une augmentation de fréquentation de l'ordre de +40%, tant en heures de pointe qu'aux heures creuses, faisant passer le taux de couverture de la ligne de 60% à 80%.

2.4 Financement de l'offre

1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic**
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
5. Fiches d'action

En 2013, le financement des transports publics était assuré pour plus d'un tiers par les recettes, et pour près de la moitié par la Confédération. La part à charge du canton était de l'ordre de 15%, tandis que les communes contribuaient pour 3% seulement.

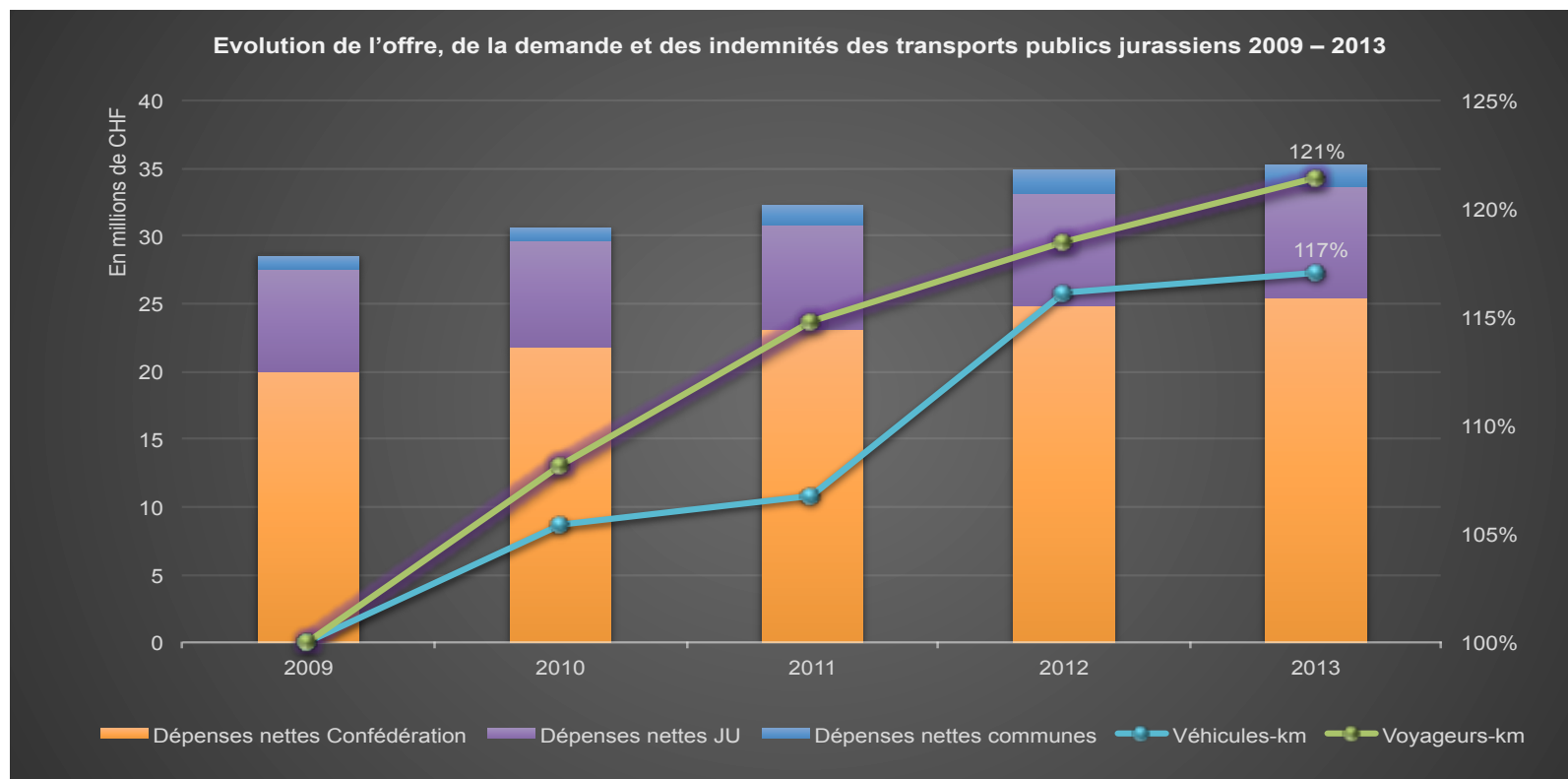


Source : Canton du Jura - Section de la mobilité et des transports

2.4 Financement de l'offre

Evolution du financement, de l'offre et de la demande

En 2013, les indemnités totales versées aux entreprises de transports concessionnaires par la Confédération, le Canton du Jura et les Communes jurassiennes pour les prestations de transports publics co-commandées par le Canton du Jura se sont élevées à 35.2 millions de francs. Le Canton du Jura en a assumé 23%, soit 8.2 millions de francs. Sur les cinq années considérées, la charge financière cantonale nette a augmenté de +8%, cependant que le volume de prestations (véhicules-km) a, pour sa part, augmenté de +17% durant la même période et que la fréquentation en termes de voyageurs-km a progressé de +21%.



2.5 Caractéristiques du territoire

Structure du territoire

Le classement établi par l'Office Fédéral de la Statistique identifie deux communes à caractère de "centre" (Delémont et Porrentruy), concentrant un nombre élevé d'emplois à large rayonnement. De fait, plusieurs communes en couronne de ces centres fonctionnent en étroite interaction (forte émigration pendulaire des actifs).

Ceci étant, il existe aussi de nombreuses communes bénéficiant d'un bon équilibre habitants/emplois, dans lesquelles une part élevée des emplois sont occupés par les habitants de la commune et/ou ayant des flux pendulaires similaires en entrée (immigrants) et en sortie (émigrants). Le Noirmont, Saignelégier et Les Breuleux en font partie.

Répartition de la population

En dehors des deux grands centres urbains, les localités sont le plus souvent de taille modeste (avec de nombreux hameaux et habitats dispersés) et se répartissent sur l'ensemble du territoire cantonal, avec généralement de faibles densités bâties.

Zones d'activités

Le canton du Jura compte cinq zones d'activités d'importance cantonale. Toutes sont situées à proximité d'accès autoroutiers, mais malheureusement presque toutes loin des gares existantes.

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Equipements

Les équipements d'importance cantonale se situent en bonne partie à Delémont et Porrentruy (écoles secondaires ou supérieures, hôpitaux, centres de loisirs/sports) et bénéficient donc d'une bonne accessibilité du fait de la structure radiale du réseau de bus régional.

Dans les Franches-Montagnes, quelques équipements sont répartis entre les trois localités du Noirmont, de Saignelégier et des Breuleux, qui sont également les localités les mieux connectées dans cette région. Ceci étant, pour les Franches-Montagnes, la majorité des équipements les plus proches se trouvent à La Chaux-de-Fonds (formation, hôpital, offre commerciale, ...).

Pôles touristiques

L'analyse des pôles touristiques met en évidence l'importance des Franches-Montagnes et de la vallée du Doubs, avec le parc naturel Régional du Doubs. Ces régions attirent de nombreux amateurs de nature, que ce soit pour de la randonnée ou du VTT pendant la belle saison, du ski, du ski de fond et de la raquette en hiver. Ces sites sont relativement bien desservis par les lignes de bus et de chemin de fer. Toutefois l'accessibilité des Franches-Montagnes depuis la région bâloise est peu attractive alors que le potentiel est important.

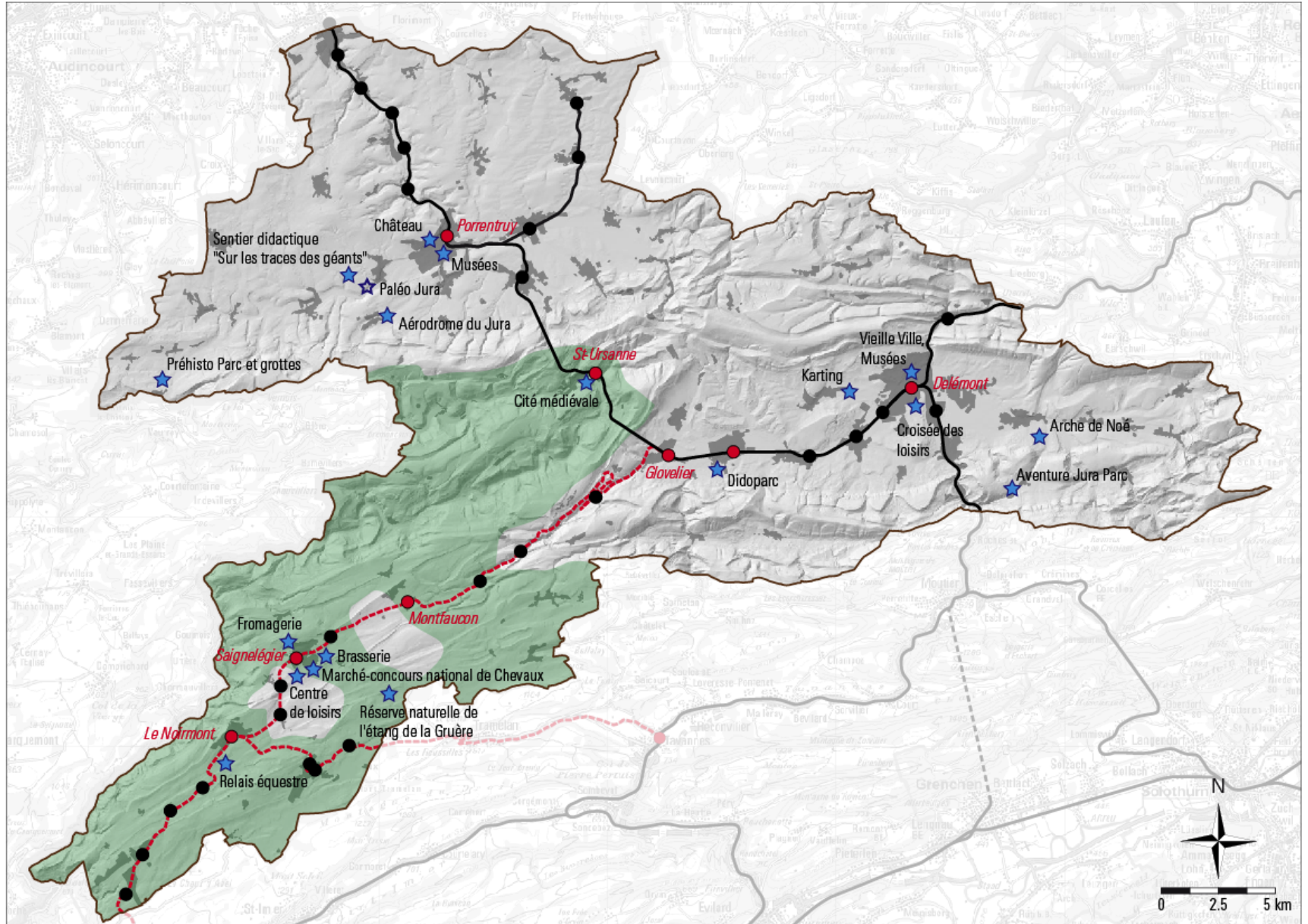
Plusieurs sites touristiques sur le thème des dinosaures attirent de nombreux touristes dans la région. Ces sites sont généralement éloignés des axes de transports publics principaux et la desserte y est insuffisante pour véritablement capter ce potentiel touristique.

2.5 Caractéristiques du territoire

Principaux lieux touristiques



2611-N0152 / PHG-VDS / 04.12.14



2.6 Structure des déplacements et demande potentielle

1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic**
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
5. Fiches d'action

Structure des flux pendulaires

L'analyse des flux pendulaires montre un fonctionnement fortement radial de la demande en déplacements vers les centres de Porrentruy et de Delémont, aussi bien pour les déplacements internes au canton que pour les mouvements transfrontaliers (France, Berne, Bâle).

Dans les Franches-Montagnes, les communes de Le Noirmont, Saignelégier et Les Breuleux forment une centralité tripolaire avec des échanges pendulaires d'importance équivalente entre les différentes villes.

Les échanges pendulaires entre les deux principaux centres du canton, soit Porrentruy et Delémont sont également importants, en revanche ils sont très faibles entre ces deux centres et les Franches Montagnes.

Concernant les échanges pendulaires avec l'extérieur, Delémont est orienté vers Bienne et Bâle. Les Franches-Montagnes sont pour leur part nettement orientées vers La Chaux-de-Fonds.

Les mouvements pendulaires frontaliers sont importants, Porrentruy étant le principal pôle d'attraction. Delémont et les Franches Montagnes attirent un nombre de frontaliers sensiblement inférieur. Mais pour les Franches Montagnes, ces échanges frontaliers apparaissent plus importants que les échanges pendulaires avec les autres régions voisines.

Evolution de la part modale des transports publics

Entre 2000 et 2010, la part modale des transports publics (tous motifs) est passée de 13% à 21%.

Le transfert modal est le premier axe défini par LTP : la CDTP est donc appelée à maintenir cette dynamique de croissance. Dans cette optique, une part modale des transports publics de 25-30% à l'horizon de sa mise en oeuvre (10 à 20 ans) est un objectif à la fois souhaitable et tout à fait réaliste.

2.6 Structure des déplacements et demande potentielle

Flux de déplacements pendulaires

Valeurs reconstituées 2010
Nombre de pendulaires (personnes) :

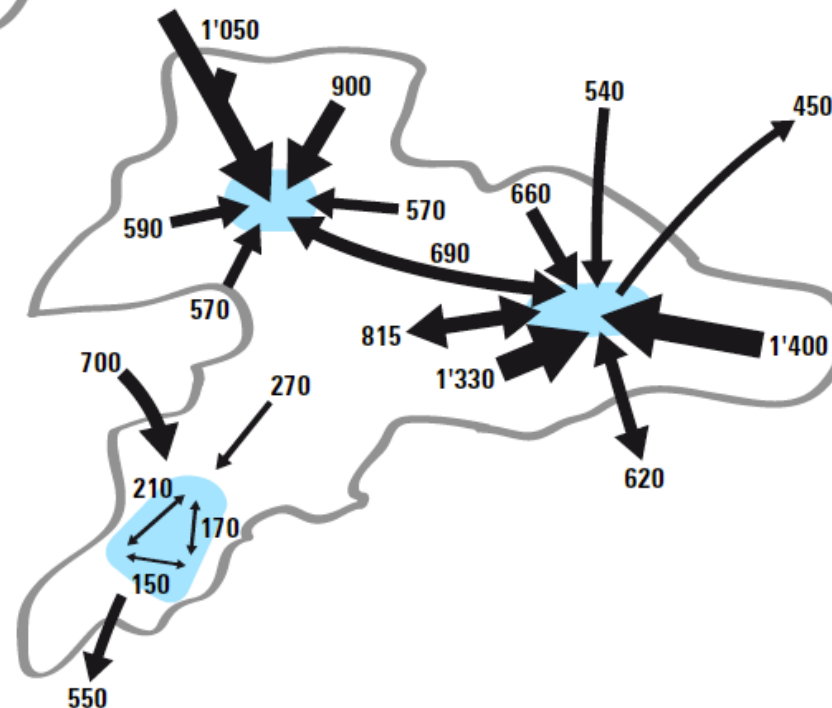
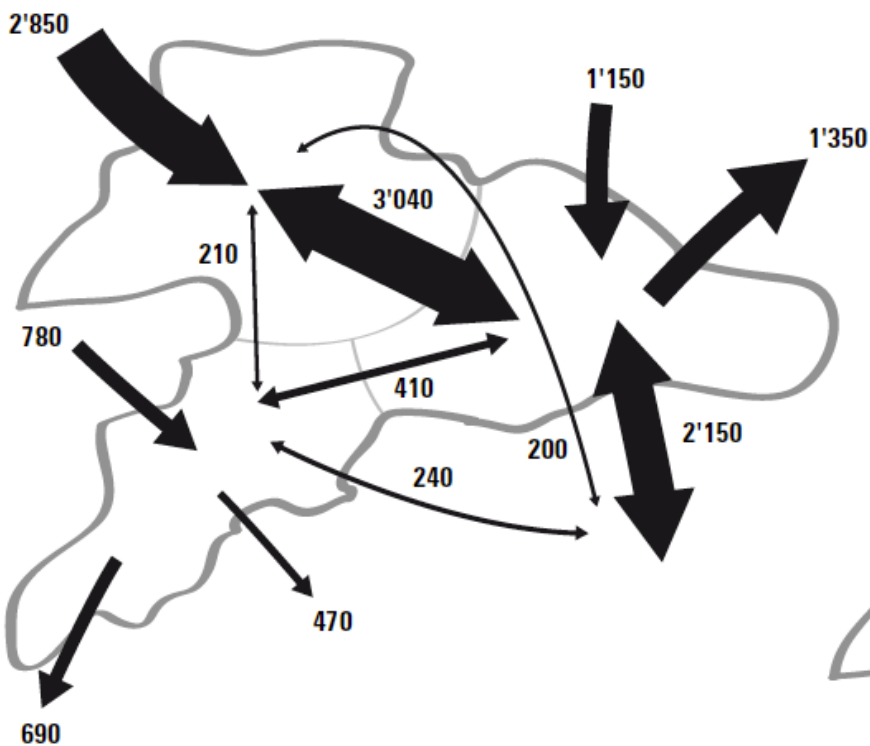


Pôles cantonaux

Sources :
RFP 2000 (OFS)
Atlas statistique de la Suisse,
recensement 2000
Fréquentation CFF/CarPostal 2003-2010
Trafic journalier moyen 2000-2010
(Canton du Jura)

2611-N-016-2 / PRG-VDS / 04.12.14

En lien avec les districts de l'Ajoie, Delémont et des Franches-Montagnes



En lien avec les pôles de Porrentruy, Delémont, Saignelégier - Le Noirmont - Les Breuleux

2.7 Etat de la planification supérieure

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Par sa position géographique à l'interface de plusieurs régions, le canton du Jura est concerné par une grande diversité de démarches de planifications et de financements.

En particulier, le découpage territorial de la planification supérieure (Suisse du Nord-Ouest / Suisse occidentale / Arcjurassien / Raccordement LGV) implique une coordination étroite des projets touchant le territoire cantonal, qui doivent par ailleurs rester en adéquation avec les besoins spécifiques et la stratégie du canton. Ce d'autant plus que les modifications à l'échelon supérieur peuvent induire une réorganisation importante des dessertes régionales qu'il n'est pas toujours aisé d'anticiper.

On notera par ailleurs que divers projets cantonaux (prolongement de la ligne CJ des Franches Montagnes à Delémont, nouvelles haltes de l'agglomération de Delémont) n'étaient jusqu'ici pas pris en compte dans les planifications supérieures.

Dans le cadre de la démarche de planification fédérale Prodes 2030, le Canton du Jura (en concertation avec les régions voisines) a déposé en 2014 auprès de la Confédération les projets ferroviaires suivants :

- ▶ ligne Bâle - Delémont - Bienne desservie à la demie heure par des trains rapides, prolongés une fois par heure jusqu'à Genève / Lausanne et assurant de bonnes correspondances dans les noeuds de Bâle, Delémont et Bienne,
- ▶ tronçon Delémont - Glovelier desservi au quart d'heure, dont une fois par heure par un train en provenance de La Chaux-de-Fonds - Saignelégier,
- ▶ ligne CJ La Chaux-de-Fonds - Saignelégier - Glovelier desservie avec deux trains par heure, soit un train régional complété d'un train rapide prolongé à Delémont.

Dans le cadre des mesures d'amélioration du raccordement au réseau européen à grande vitesse, la Confédération investit afin de rétablir la liaison Bienne - Belfort (mise en service planifiée pour fin 2017).

3. Principes et objectifs

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Le diagnostic a permis de formuler les **principes directeurs** de la politique cantonale en matière de transports publics, en accord avec loi (LTP).

Les principes directeurs ont ensuite été chacun déclinés en **objectifs spécifiques** de développement des transports publics.

Le présent chapitre récapitule l'ensemble des principes directeurs et objectifs spécifiques, réunis autour de 6 mots clés.

Les principes directeurs et objectifs spécifiques font partie des éléments de la CDTP soumis à l'approbation du Parlement.

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Principe n° 1

Pérenniser le financement des transports publics

Objectif n° 1 S'assurer de sources de financement suffisantes et adaptées sur la durée

Objectif n° 2 Explorer de nouvelles sources et nouveaux dispositifs de financement

Objectif n° 3 Lier dispositifs de financement et ambitions de développement

Objectif n° 4 Veiller à des mesures économiquement supportables

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
- 3. Principes et objectifs**
4. Stratégie d'action
5. Fiches d'action

Principe n° 2 Ancrer les transports publics dans l'identité cantonale

Objectif n° 5 Organiser et promouvoir la desserte ferroviaire dans une logique de "RER Jura"

Objectif n° 6 Mettre en avant les avantages pour le canton du développement des transports publics

Principe n° 3 Assurer la cohésion cantonale par des liaisons de qualité entre toutes les régions

Objectif n° 7 Arrimer l'ensemble du territoire cantonal au système de transport

Objectif n° 8 Améliorer l'accrochage ferroviaire des Franches-Montagnes aux deux principaux centres urbains cantonaux

Objectif n° 9 Renforcer le niveau de desserte ferroviaire entre les 3 principaux pôles cantonaux

Principe n° 4 Lier transport public et organisation du territoire

Objectif n° 10 Coordonner le développement de l'urbanisation avec la desserte existante par transports publics

Objectif n° 11 Garantir une desserte en transports publics appropriée pour les installations à forte fréquentation (équipement majeurs, zones d'activités stratégiques, ...)

Objectif n° 12 Canaliser le développement territorial le long d'axes de transports publics structurants ou offrant un niveau de desserte élevé

Objectif n° 13 Valoriser les sites de gares

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
- 3. Principes et objectifs**
4. Stratégie d'action
5. Fiches d'action

Principe n° 5	Assurer une connexion de qualité du Jura avec les régions voisines et avec l'offre (inter-)nationale
Objectif n° 14	Développer des liaisons structurantes vers les 4 pôles voisins : Bienne, Bâle, Belfort, La Chaux-de-Fonds
Objectif n° 15	Développer des liaisons de rabattement efficaces sur les noeuds ICN-IR (Bienne et Bâle) et TGV / Grandes Lignes (Belfort)
Objectif n° 16	Intégrer des solutions pour les frontaliers

- 1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic
- 3. Principes et objectifs**
- 4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action

Principe n° 6 Renforcer l'attrait des transports publics pour la diversité des motifs de déplacements et des usagers

- Objectif n° 17 Prendre en compte la diversité des motifs de déplacement lors de l'établissement de l'offre en transports
- Objectif n° 18 Assurer une possibilité de transport de l'aube en fin de soirée
- Objectif n° 19 Organiser la desserte urbaine et d'agglomération non seulement pour l'accès à la gare et au centre-ville mais aussi pour l'ensemble des déplacements urbains

Principe n° 7 Assurer une offre de transports publics équitable sur l'ensemble du territoire

- Objectif n° 20 Assurer une possibilité de transport sur l'ensemble du territoire
- Objectif n° 21 Contribuer à l'effet "réseau" par une structure simple et régulière de l'offre

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Principe n° 8 Assurer l'intégration des transports publics dans la politique globale des déplacements

Objectif n° 22 Encourager le report modal de la voiture vers les transports publics

Objectif n° 23 Renforcer l'intermodalité

Objectif n° 24 Permettre de se passer de la 2ème voiture

Objectif n° 25 Inciter les entreprises à la mise en place de plans de mobilité

Objectif n° 26 Assurer la bonne prise en compte des transports publics dans les projets routiers

Principe n° 9 Promouvoir l'utilisation des transports publics

Objectif n° 27 Mettre en place des politiques tarifaires incitatives

Objectif n° 28 Améliorer la qualité des équipements

Objectif n° 29 Rendre l'offre de transports publics plus visible et attractive

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

Principe n° 10 Assurer la convergence entre les transports publics et les politiques sectorielles

- Objectif n° 30 Favoriser les synergies avec le tourisme et les loisirs
- Objectif n° 31 Favoriser les synergies avec le social
- Objectif n° 32 Favoriser les synergies avec l'économie
- Objectif n° 33 Favoriser les synergies avec l'environnement
- Objectif n° 34 Favoriser les synergies avec la formation
- Objectif n° 35 Renforcer la concertation entre les services de l'Etat, les communes et les autres collectivités

Principe n° 11 Faciliter la coopération avec les régions voisines

- Objectif n° 36 Poursuivre l'intégration supra-cantonale et transfrontalière de la politique tarifaire
- Objectif n° 37 Mettre en place des structures de coopération pour le développement de liaisons transfrontalières
- Objectif n° 38 Renforcer la concertation entre les cantons

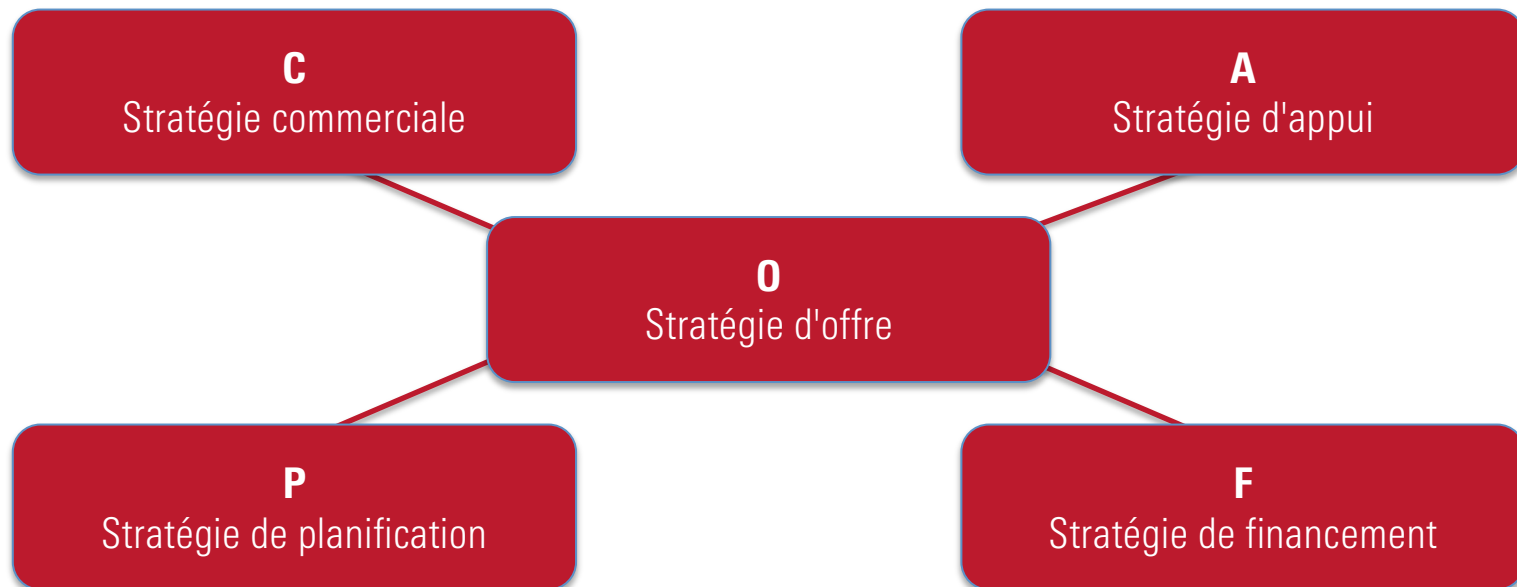
4. Stratégie d'action

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

4.1 Les cinq grands domaines stratégiques

L'**offre** de transport est naturellement au coeur de la conception directrice. La stratégie d'organisation et de développement de l'offre de transport s'accompagne de 4 domaines stratégiques complémentaires :

- ▶ la **commercialisation** de l'offre (approche tarifaire, promotion),
- ▶ les politiques d'**appui** (aménagement du territoire, aménagement local),
- ▶ la **planification** de l'offre (processus, structures, coordinations),
- ▶ le **financement** (investissements, exploitation, promotion).



1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

4.2 Stratégie d'offre

La vision : un Réseau Jura en 4D

Le réseau de transports publics jurassien s'articule autour de quatre types d'offres harmonisées, coordonnées entre elles :

- ▶ des liaisons IR et RE sur les principales branches du réseau, assurant des connections rapides et optimisées vers les centres urbains (et noeuds ferroviaires) de Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds, ainsi que vers la gare de Belfort-Montbéliard TGV,
- ▶ des trains R complétant l'offre IR/ RE pour offrir ensemble un service "RER jurassien", avec l'objectif d'une cadence de 15' entre Delémont et Porrentruy et de 30' entre La Chaux-de-Fonds et Delémont,
- ▶ des services de bus réguliers (régionaux, urbains et d'agglomération) assurant tout au long de la journée un rabattement optimisé vers les centres urbains et sur des gares identifiées, ainsi que les retours de fin de soirée en fins de semaine,
- ▶ un bouquet d'alternatives pour assurer une solution de déplacement adaptée et "à la carte" dans les régions les moins denses.

Cette vision s'accompagne en particulier :

- ▶ de l'intégration de la ligne CJ des Franches-Montagnes, de la ligne CFF Porrentruy - Delle et de la ligne CJ Porrentruy - Bonfol comme véritables branches du réseau RER jurassien (en particulier, prolongement des trains CJ à Delémont, liaison RE entre La Chaux-de-Fonds et Delémont),
- ▶ de la détermination, sur la base de critères objectifs, des niveaux de desserte admis sur chaque partie du territoire pour les services de bus réguliers, ainsi que des territoires et gares sur lesquels est déployé prioritairement le bouquet d'alternatives,
- ▶ d'une mise à niveau multimodale des gares rabattement.

Parallèlement, des actions sont également menées pour assurer l'inscription du canton dans les grands réseaux ferroviaires (inter-)nationaux.

4.2 Stratégie d'offre

Les actions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action 01 Réseau RER jurassien

Création d'un "RER jurassien" combinant des liaisons IR/RE reliant efficacement le canton à Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds, et des liaisons R, avec l'objectif d'assurer un service cadencé à 15' entre Delémont et Porrentruy et à 30' entre La Chaux-de-Fonds et Delémont.

Action 02 Intégration de la ligne ferroviaire des Franches-Montagnes

Création de liaisons rapides et si possible sans transbordement entre La Chaux-de-Fonds, les Franches-Montagnes et Delémont.

Action 03 Desserte bus régionale régulière

Réorganisation du réseau de bus régional en vue d'assurer prioritairement :

- ▶ un accès aux centres urbains,
- ▶ un rabattement sur le réseau ferroviaire,

avec un niveau de desserte régulier :

- ▶ respectant un seuil minimum déterminé,
- ▶ modulé en fonction de critères définis.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action 04 La 4ème dimension : un bouquet d'alternatives

Mise à disposition d'un bouquet de solutions alternatives visant à assurer une possibilité de transport tous les jours de la semaine et du matin au soir :

- ▶ dans les gares desservant des territoires ne bénéficiant pas d'une desserte bus régulière de rabattement,
- ▶ dans les gares permettant l'accès à des sites touristiques (ou fréquentées par les visiteurs), en complémentarité de la desserte bus régulière de rabattement.

Action 05 Desserte bus urbaine et d'agglomération

Réorganisation des réseaux de bus urbains et d'agglomération en vue :

- ▶ d'assurer un niveau de desserte soutenu adapté aux déplacements urbains courts,
- ▶ de couvrir un périmètre incluant les localités voisines en forte interaction avec la ville centre,
- ▶ de répondre à la fois aux besoins d'accès à la gare et aux besoins de déplacements à l'échelle du périmètre urbain et d'agglomération.

Action 06 Desserte nocturne

Réorganisation de la desserte Noctambus de fin de semaine en vue d'améliorer la disponibilité temporelle et spatiale du service, ainsi que sa lisibilité.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action 07 Gares multimodales

Identification des gares de connexion rail-bus et de rabattement multimodal et amélioration de leur équipement.

Action 08 Inscription dans les grands réseaux (inter-)nationaux

Inscription du canton dans les grands réseaux ferroviaires nationaux et européens, en particulier :

- ▶ pérennisation de la ligne nationale du Jura,
- ▶ connexion aux grands noeuds ferroviaires,
- ▶ accès performant aux aéroports,

par un lobbying concerté et une anticipation des besoins de développement des infrastructures.

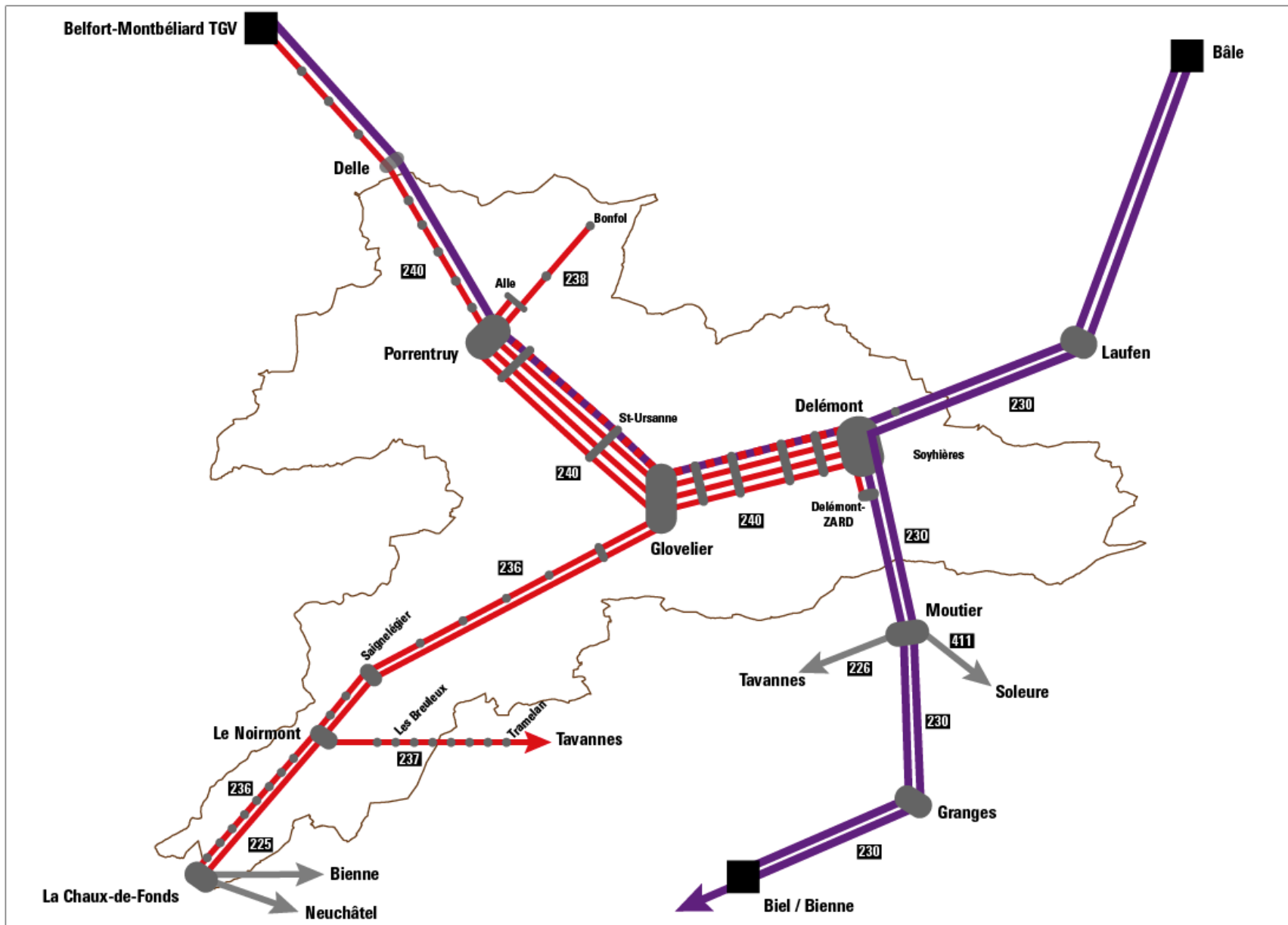
4.2 Stratégie d'offre

Esquisse de la desserte ferroviaire (proposition)

Liaisons ferroviaires :

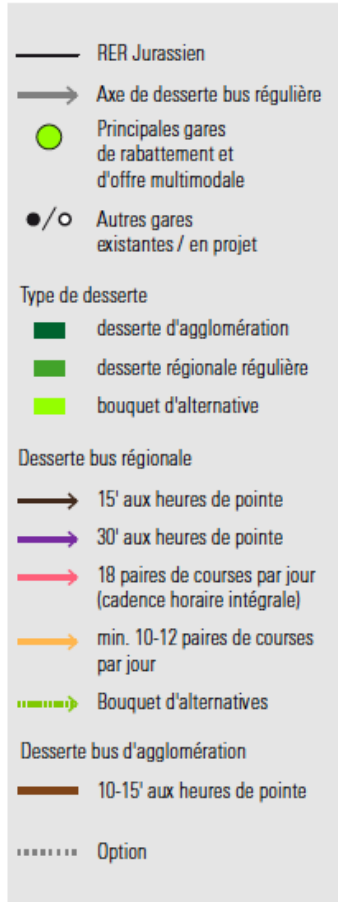
- ICN/IR
- R/RE
- 1 trait = 1 course par heure
- Points d'arrêts (politique d'arrêts indicative)
- Noeuds de correspondance de l'offre (inter-)nationale
- Autres lignes en correspondance

2611-N-015-6 / PHEVDS / 26.08.15

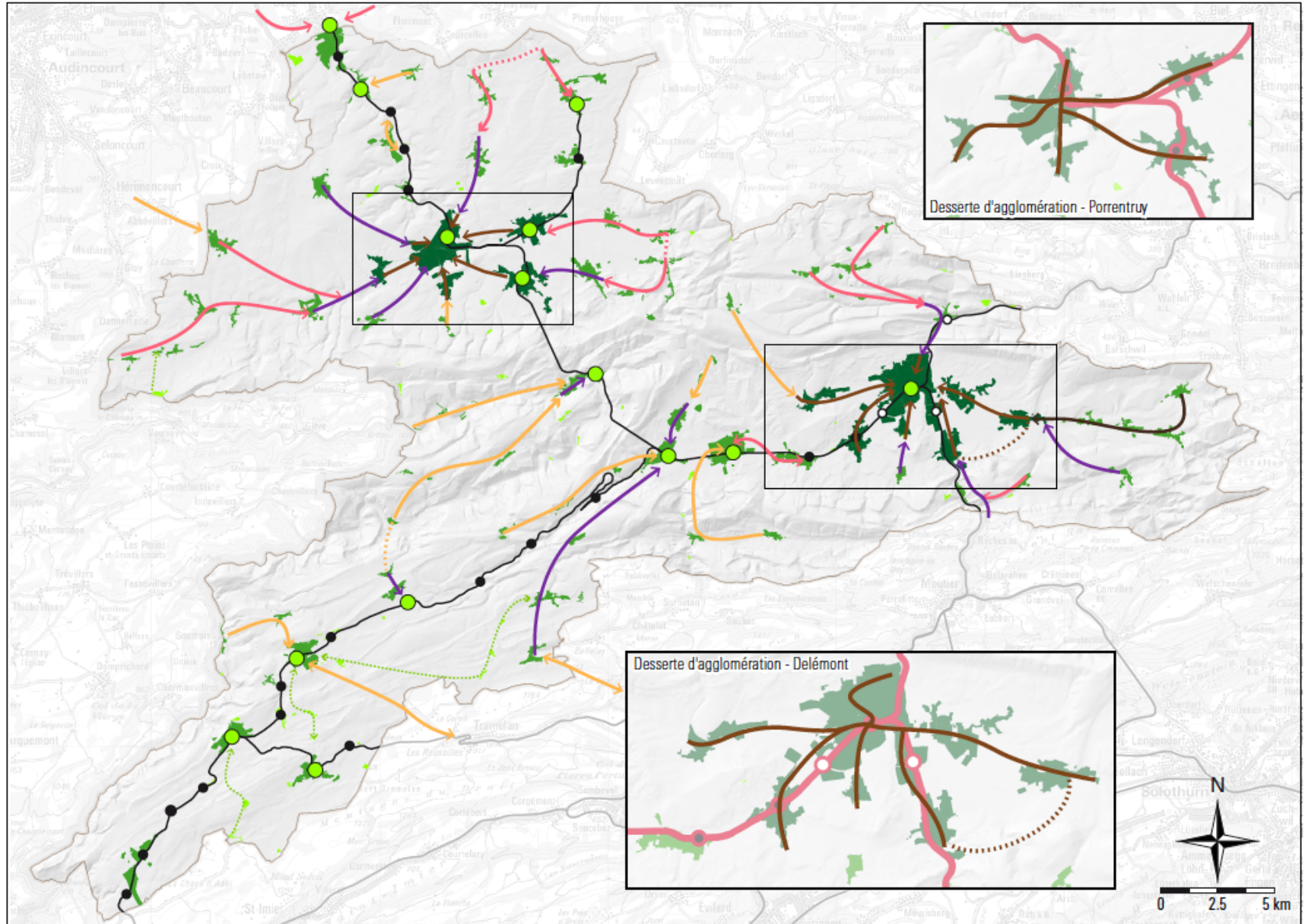


4.2 Stratégie d'offre

Esquisse de la desserte bus (proposition)



2611-N-015 / PHGVDS / 19.11.14



4.3 Stratégie commerciale

La vision : plus d'intégration, plus d'incitation

Le développement de l'offre de transports publics est porté par une stratégie commerciale et de communication offensive. Cette stratégie consiste à :

- ▶ poursuivre l'intégration tarifaire et étendre les périmètres de validité des produits tarifaires,
- ▶ développer des produits tarifaires incluant les solutions de mobilité complémentaires proposées,
- ▶ intégrer systématiquement le transport public dans les produits touristiques et événementiels,
- ▶ développer une stratégie de promotion concertée et proactive avec les milieux du tourisme (et des loisirs) et de l'économie,
- ▶ développer la communication et faciliter l'accès du client à l'information,
- ▶ renforcer la visibilité et l'identité propre du réseau de transports publics jurassien.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

4.3 Stratégie commerciale

Les actions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action C1 Renforcement de l'intégration tarifaire

Renforcement de l'intégration tarifaire selon trois axes :

- ▶ évolution vers une communauté tarifaire intégrale (CTI),
- ▶ extension des périmètres de validité et optimisation des produits tarifaires,
- ▶ développement de produits intégrant les diverses solutions de mobilité proposées.

Action C2 Pass "Jura Tout Compris"

Développement d'un produit tarifaire permettant au touriste/visiteur en séjour dans le canton de s'y déplacer à des conditions particulièrement avantageuses.

Action C3 Groupe promo

Mise en place d'un groupe de promotion active et concertée des services cantonaux en charge de la mobilité, du tourisme/loisirs et de l'économie auprès des acteurs concernés et de la clientèle potentielle.

Action C4 Communication et accès à l'information

Développement de la communication et valorisation des outils technologiques facilitant l'accès à l'information et favorisant des pratiques de mobilité multimodales.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action C5 Visibilité et identité

Création d'une identité visuelle commune à toute l'offre de transports publics du canton.

4.4 Stratégie d'appui

La vision : bien ancrer le transport public dans son territoire

Le développement de l'offre de transports publics est soutenu par des pratiques convergentes d'aménagement du territoire au niveau cantonal, régional et local. Les actions menées incluent :

- ▶ la prise en compte, dans les politiques territoriale et économique, des enjeux structurels liés à l'amélioration de la connexion ferroviaire des Franches-Montagnes,
- ▶ une planification directrice territoriale (et sa déclinaison réglementaire) intégrant les transports publics comme critère d'orientation majeur,
- ▶ la valorisation des sites de gares comme périmètres de développement prioritaires et comme espaces de vie,
- ▶ des politiques locales de stationnement incitant à des choix de mobilité réfléchis,
- ▶ des pratiques cantonales, régionales et locales d'aménagement du réseau routier facilitant la circulation des transports publics et l'accès de leur clientèle.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

4.4 Stratégie d'appui

Les actions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action A1 Territoire "garanti transports publics"

Une planification directrice territoriale (et sa déclinaison réglementaire) intégrant les transports publics comme critère d'orientation majeur, en particulier concernant :

- ▶ le développement du territoire bâti,
- ▶ les choix d'implantation des entreprises et équipements,
- ▶ la valorisation du potentiel urbain des sites de gares,
- ▶ la fiscalité.

Action A2 Dialogue canton-communes

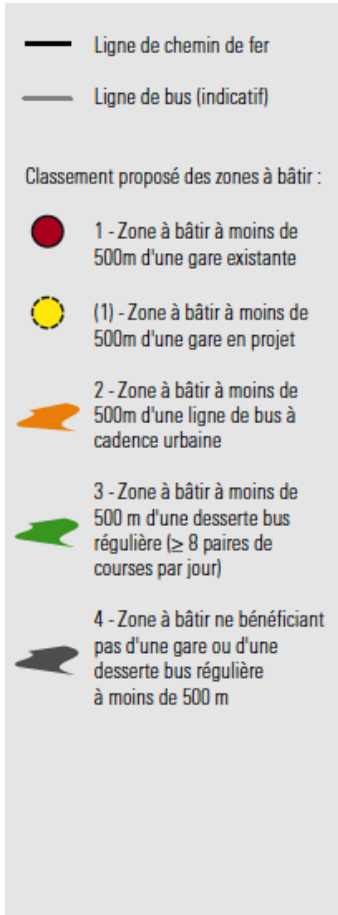
Dialogue suivi avec les communes visant à améliorer l'intégration des transports publics dans les politiques locales.

Action A3 Renforcement du lien entre les Franches-Montagnes et les autres régions du canton

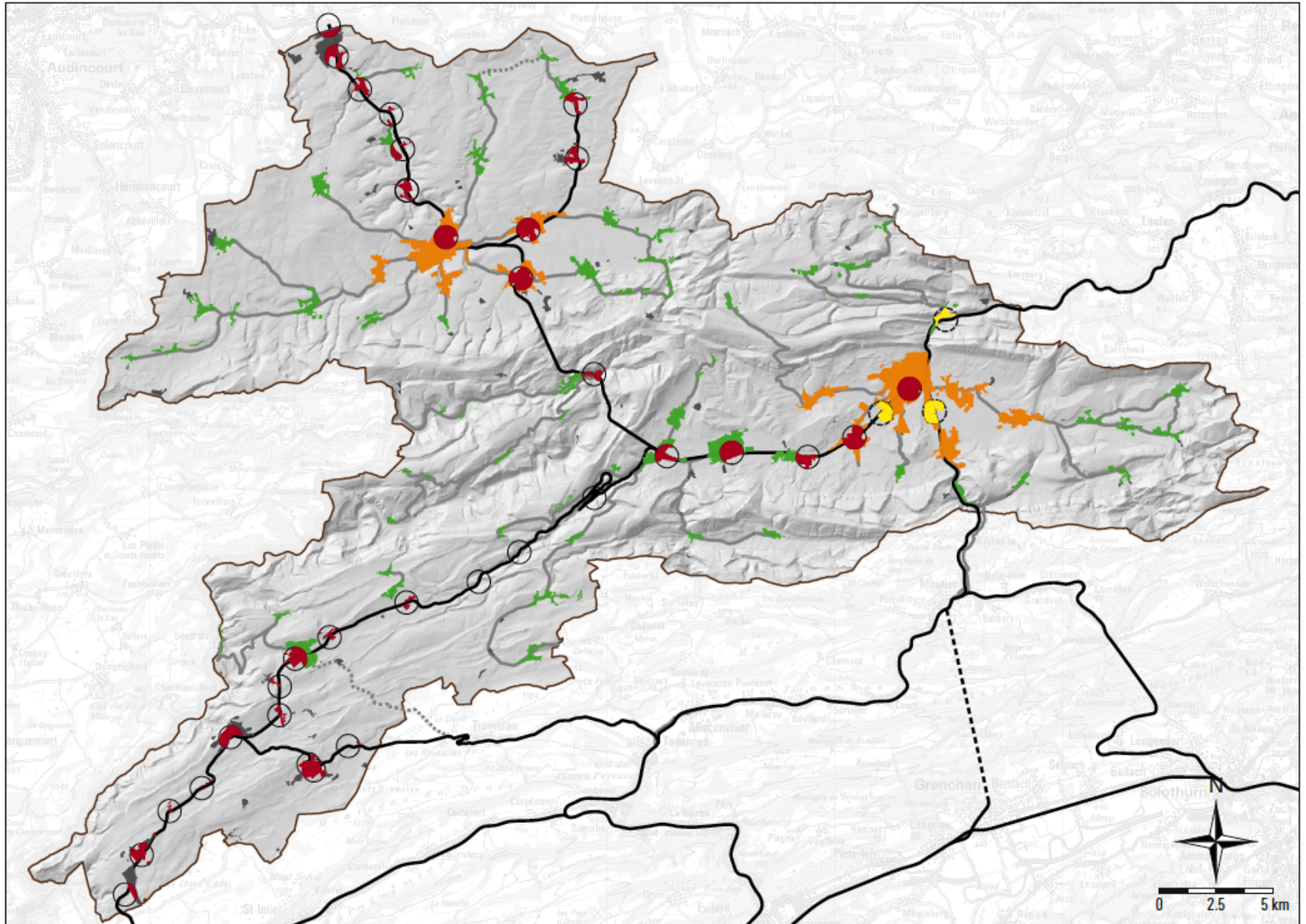
Politique active et concertée en faveur d'un renforcement du lien entre les Franches-Montagnes et les autres régions du canton, en synergie avec la création de liaisons ferroviaires CJ prolongées jusqu'à Delémont.

4.4 Stratégie d'appui

Classement des zones à bâtir selon la qualité de leur desserte (proposition)



2611-N-015 / PHG/DS / 19.11.14



4.5 Stratégie de planification

La vision : anticipation, cohérence, coordination, participation

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Les structures et les processus de planification des transports publics sont optimisés en vue de :

- ▶ permettre une bonne anticipation des développements souhaitables et de leurs implications,
- ▶ assurer un développement de l'offre à la fois rationnel et adapté aux objectifs de service public et de qualité,
- ▶ assurer la transparence et la cohérence des critères déterminant l'offre,
- ▶ assurer la coordination avec les multiples acteurs concernés à l'intérieur et à l'extérieur du territoire,
- ▶ disposer d'un interlocuteur unique facilitant les démarches de planification et de coordination.

4.5 Stratégie de planification

Les actions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action P1 Planification à deux niveaux

Planification du développement des transports publics selon deux horizons, l'un opérationnel, l'autre prospectif.

Action P2 Cahier des charges "mobilité" de l'administration cantonale

Mise à disposition des moyens organisationnels et humains pour la mise en oeuvre et la coordination des actions découlant de la CDTP.

Action P3 Groupe horaire

Groupe de travail en charge de coordonner les aspects liés à l'horaire des transports publics, réunissant les représentants des services de l'Etat, des écoles, des acteurs du tourisme et de l'économie, des usagers.

Action P4 Démarche qualité

Mise en place d'une démarche visant à assurer la qualité de l'offre de transports publics existante et planifiée, ainsi que la transparence et la cohérence des critères de définition de l'offre.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action P5 Groupement Local de Coopération Transfrontalière

Création d'un GLCT des transports publics pour la planification et la gestion de lignes de transports publics transfrontalières.

Action P6 Coordination intercantonale

Promotion active et concertée avec les cantons voisins, en vue de développer et pérenniser l'offre de transports publics d'importance nationale intéressant le canton du Jura.

Coordination intercantonale suivie des développements de l'offre de transports publics et de sa commercialisation.

Action P7 Observatoire de la mobilité

Création d'un observatoire cantonal recueillant et valorisant l'ensemble des données relatives à la mobilité.

4.6 Stratégie de financement

La vision : un financement pérenne et à hauteur des ambitions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

On peut atteindre les ambitions souhaitées à condition de disposer d'un financement suffisant et tenable sur le long terme. A cet effet, les actions sont menées dans les directions suivantes :

- ▶ exploiter au mieux les sources de financement mobilisables pour le développement des infrastructures, au besoin définir un mode de financement ne grevant pas le budget de fonctionnement,
- ▶ se doter de moyens supplémentaires pour financer l'augmentation souhaitée de l'offre, en s'inscrivant dans une logique de durabilité, de répartition solidaire, et d'incitation à pratiques d'aménagement et de mobilité conformes aux objectifs poursuivis.
- ▶ se doter des moyens nécessaires à des opérations de promotion et des mesures d'encouragement auprès de clientèles potentielles ciblées.

Les disponibilités financières cantonales demeurent réservées, ainsi que celles de la Confédération et des communes. Il en va de même des processus budgétaires et décisionnels en la matière.

4.6 Stratégie de financement

Les actions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Action F1 Un financement durable, solidaire et incitatif

Détermination de nouvelles sources de financement de l'offre de transports publics et de l'infrastructure, ainsi que des structures de gestion de ces ressources, sur la base d'une approche durable, solidaire et incitative.

Action F2 Contribution fédérale aux infrastructures

Inscription dans le FIF des infrastructures nécessaires au développement des transports publics sur le canton.

Action F3 Le Pot Promo

Création d'un fonds pour le financement des opérations de promotion des transports publics et des mesures d'encouragement temporaires à leur utilisation auprès de clientèles potentielles ciblées.

4.7 Réponse aux objectifs spécifiques

Objectifs spécifiques et actions correspondantes

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Objectifs spécifiques	Stratégie d'offre	Stratégie commerciale	Stratégie d'appui	Stratégie de planification	Stratégie de financement
Pérenniser le financement des transports publics					
1. S'assurer de sources de financement suffisantes et adaptées sur la durée					F1 à F3
2. Explorer de nouvelles sources et nouveaux dispositifs de financement					F1 F3
3. Lier dispositifs de financement et ambitions de développement				P1	F1 F2
4. Veiller à des mesures économiquement supportables				P1 P4 P7	
Ancrer les transports publics dans l'identité cantonale					
5. Organiser et promouvoir la desserte ferroviaire dans une logique de "RER Jura"	01 02	C5			
6. Mettre en avant les avantages pour le canton du développement des TP		C3 C5	A1 A3		
Assurer la cohésion cantonale par des liaisons de qualité entre toutes les régions					
7. Arrimer l'ensemble du territoire cantonal au système de transport	01 02 03 04 05 07		A1 A3		
8. Améliorer l'accrochage ferroviaire des Franches-Montagnes aux deux principaux centres urbains cantonaux	02		A3		
9. Renforcer le niveau de desserte ferroviaire entre les 3 principaux pôles cantonaux	01 02				
Lier transport public et organisation du territoire					
10. Coordonner le développement de l'urbanisation avec la desserte existante par transports publics			A1		F1
11. Garantir une desserte en transports publics appropriée pour les installations à forte fréquentation (équipement majeurs, zones d'activités stratégiques, ...)			A1		F1
12. Canaliser le développement territorial le long d'axes de transports publics structurants ou offrant un niveau de desserte élevé			A1 A3		F1
13. Valoriser les sites de gares	07		A1 A2		F1
Assurer une connexion de qualité du Jura avec les régions voisines et avec l'offre (inter-)nationale					
14. Développer des liaisons structurantes vers les 4 pôles voisins : Bienne, Bâle, Belfort, La Chaux-de-Fonds	01 02			P1 P5 P6	
15. Développer des liaisons de rabattement efficaces sur les noeuds ICN-IR (Bienne et Bâle) et TGV / Grandes Lignes (Belfort)	01 08			P1 P5 P6	
16. Intégrer des solutions pour les frontaliers	01 03 04 07			P1 P5	
Renforcer l'attrait des transports publics pour la diversité des motifs de déplacements et des usagers					
17. Prendre en compte la diversité des motifs de déplacement lors de l'établissement de l'offre en transports	03 04 05 06 07			P2 P3 P4	
18. Assurer une possibilité de transport de l'aube en fin de soirée	03 04 05 06			P2 P3 P4	
19. Organiser la desserte urbaine et d'agglomération non seulement pour l'accès à la gare et au centre-ville mais aussi pour l'ensemble des déplacements urbains	05			P2 P3 P4	

4.7 Réponse aux objectifs spécifiques

- 1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic
- 3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
- 5. Fiches d'action

Objectifs spécifiques (suite)	Stratégie d'offre	Stratégie commerciale	Stratégie d'appui	Stratégie de planification	Stratégie de financement
Assurer une offre de transports publics équitable sur l'ensemble du territoire					
20. Assurer une possibilité de transport sur l'ensemble du territoire	01 03 04			P4	
21. Contribuer à l'effet "réseau" par une structure simple et régulière de l'offre	01 03 05 07			P3 P4	
Assurer l'intégration des transports publics dans la politique globale des déplacements					
22. Encourager le report modal de la voiture vers les transports publics	01 à 08	C1 à C5	A1		F3
23. Renforcer l'intermodalité	07	C1			
24. Permettre de se passer de la 2 ^{ème} voiture	03 04 05				
25. Inciter les entreprises à la mise en place de plans de mobilité		C3	A1		F3
26. Assurer la bonne prise en compte des transports publics dans les projets routiers			A2	P2	
Promouvoir l'utilisation des transports publics					
27. Mettre en place des politiques tarifaires incitatives		C1 C2 C3			F3
28. Améliorer la qualité des équipements	07		A2	P4	
29. Rendre l'offre de transports publics plus visible et attractive		C1 à C5			
Assurer la convergence entre les transports publics et les politiques sectorielles					
30. Favoriser les synergies avec le tourisme et les loisirs	03 04	C2 C3 C4 C5		P2 P3 P4	F3
31. Favoriser les synergies avec le social	03 04 06	C1	A1	P2 P3 P4	
32. Favoriser les synergies avec l'économie	01 02 03 05 08	C3 C5	A1	P2 P3 P4	F3
33. Favoriser les synergies avec l'environnement			A1	P2 P4	
34. Favoriser les synergies avec la formation	01 04			P2 P3 P4	
35. Renforcer la concertation entre les services de l'Etat, les communes et les autres collectivités			A2	P1 P2 P4	
Faciliter la coopération avec les régions voisines					
36. Poursuivre l'intégration supra-cantonale et transfrontalière de la politique tarifaire		C1		P5 P6	
37. Mettre en place des structures de coopération pour le développement de liaisons transfrontalières				P2 P5	
38. Renforcer la concertation entre les cantons				P2 P6	

4.7 Réponse aux objectifs spécifiques

Actions proposées et objectifs spécifiques correspondants

- 1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic
- 3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
- 5. Fiches d'action

Actions	Objectifs spécifiques correspondants
Stratégie d'offre	
01 - Réseau RER jurassien	5 7 9 14 15 16 20 21 22 32 34
02 - Intégration de la ligne ferroviaire des Franches-Montagnes	5 7 8 9 14 22
03 - Desserte bus régulière	7 16 17 18 20 21 22 24 30 31 32
04 - La 4ème dimension : un bouquet d'alternatives	7 16 17 18 20 22 24 30 31 34
05 - Desserte bus urbaine et d'agglomération	7 17 18 19 21 22 24 32
06 - Desserte nocturne	17 18 22 31
07 - Gares multimodales	7 13 16 17 21 22 23 28
08 - Inscription dans les grands réseaux (inter-)nationaux	15 22 32
Stratégie commerciale	
C1 - Renforcement de l'intégration tarifaire	22 23 27 29 31 36
C2 - Pass "Jura Tout Compris"	22 27 29 30
C3 - Groupe promo	6 22 25 27 29 30 32
C4 - Communication et accès à l'information	22 29 30
C5 - Visibilité et identité	5 6 22 29 30 32
Stratégie d'appui	
A1 - Territoire "garanti transports publics"	6 7 10 11 12 13 22 25 31 32 33
A2 - Dialogue canton-communes	13 26 28 35
A3 - Renforcement du lien entre les FM et les autres régions du canton	6 7 8 12
Stratégie de planification	
P1 - Planification à deux niveaux	3 4 14 15 16 35
P2 - Cahier des charges "mobilité" de l'administration cantonale	17 18 19 26 30 31 32 33 34 35 37 38
P3 - Groupe horaire	17 18 19 21 30 31 32 34
P4 - Démarche qualité	4 17 18 19 20 21 28 30 31 32 33 34 35
P5 - Groupement Local de Coopération Transfrontalière	14 15 16 37
P6 - Coordination intercantonale	14 15 36 38
P7 - Observatoire de la mobilité	4
Stratégie de financement	
F1 - Un financement durable, solidaire et incitatif	1 10 11 12 13
F2 - Contribution fédérale aux infrastructures	1 3
F3 - Le Pot Promo	1 2 22 25 27 30 32

4.8 Priorisation et phasage de la mise en oeuvre des actions

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action**
5. Fiches d'action

Actions phare

Actions les plus emblématiques, appelées à porter et symboliser la CDTP

Actions essentielles

Actions qui, bien que moins emblématiques, sont néanmoins essentielles à la cohérence d'ensemble de la CDTP

Actions	Priorité	Court terme	Long terme
Stratégie d'offre			
01 - Réseau RER jurassien	phare		
02 - Intégration de la ligne ferroviaire des Franches-Montagnes	phare		
03 - Desserte bus régulière	phare		
04 - La 4ème dimension : un bouquet d'alternatives	phare		
05 - Desserte bus urbaine et d'agglomération			
06 - Desserte nocturne			
07 - Gares multimodales	essentielle		
08 - Inscription dans les grands réseaux (inter-)nationaux	essentielle		
Stratégie commerciale			
C1 - Renforcement de l'intégration tarifaire			
C2 - Pass "Jura Tout Compris"	phare		
C3 - Groupe promo	essentielle		
C4 - Communication et accès à l'information			
C5 - Visibilité et identité			
Stratégie d'appui			
A1 - Territoire "garanti transports publics"	phare		
A2 - Dialogue canton-communes	essentielle		
A3 - Renforcement du lien entre les FM et les autres régions du canton	essentielle		
Stratégie de planification			
P1 - Planification à deux niveaux			
P2 - Cahier des charges "mobilité" de l'administration cantonale			
P3 - Groupe horaire	essentielle		
P4 - Démarche qualité			
P5 - Groupement Local de Coopération Transfrontalière			
P6 - Coordination intercantonale			
P7 - Observatoire de la mobilité			
Stratégie de financement			
F1 - Un financement durable, solidaire et incitatif	essentielle		
F2 - Contribution fédérale aux infrastructures	essentielle		
F3 - Le Pot Promo	phare		

5. Fiches d'action

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**

5.1 Stratégie d'offre

01 - Réseau RER jurassien

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Action phare

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Création d'un "RER jurassien" combinant des liaisons IR/RE reliant efficacement le canton à Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds, et des liaisons R, avec l'objectif d'assurer un service cadencé à 15' entre Delémont et Porrentruy et à 30' entre La Chaux-de-Fonds et Delémont

Description

La desserte ferroviaire du canton est organisée dans la logique d'un "RER jurassien" assurant à la fois :

- ▶ un service cadencé fréquent entre les régions du canton,
- ▶ des liaisons supra-cantoniales avec les agglomérations voisines et les noeuds ferroviaires (inter-)nationaux,

A cet effet, des services IR/RE circulent à cadence horaire :

- ▶ entre Bienne et Belfort,
- ▶ entre Bâle et l'Ajoie,
- ▶ entre La Chaux-de-Fonds et Delémont. **02**

Entre les pôles cantonaux :

- ▶ afin d'offrir une cadence au ¼ d'heure entre Delémont et Porrentruy, les trains IR/RE desservent toutes les gares sur ce tronçon et sont complétés par des liaisons R.
- ▶ afin d'offrir une cadence à la ½ heure sur les Franches-Montagnes, le train RE est complété d'une liaison R desservant toutes les gares.

Dans les Franches-Montagnes, une relation ferroviaire optimale est assurée entre Saignelégier et l'axe CJ Tavannes - Tramelan - Les Breuleux - Le Noirmont (correspondance au Noirmont ou prolongement des trains à Saignelégier).

En Ajoie, une desserte R à cadence horaire est assurée pour les haltes situées :

- ▶ entre Alle et Bonfol,
- ▶ entre Porrentruy et Delle.

Les correspondances sont organisées prioritairement :

- ▶ à Bâle et à Bienne entre les IR et l'offre nationale, **08**
- ▶ à Delémont entre le RE des Franches-Montagnes et les trains ICN/IR vers Bâle,
- ▶ à Glovelier entre les R/RE des Franches-Montagnes et les trains vers Porrentruy.

Cette offre RER suppose une adaptation de l'infrastructure :

- ▶ par exemple, 3^{ème} rail pour le prolongement des trains R et RE des CJ de Glovelier à Delémont, **02**
- ▶ points (et/ou tronçons) de croisement (à définir selon l'horaire visé et les contraintes de correspondances).

Une diminution significative des temps de parcours entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier (ligne CJ des Franches-Montagnes) peut être également obtenue par l'amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant. **02**

Sur l'axe Delémont - Delle, les temps de parcours peuvent être optimisés par l'amélioration du matériel roulant (vitesse et accélération, rapidité des montées-descentes aux arrêts).

Justification et résultats attendus

Politique d'arrêts du "RER Jurassien" privilégiant la cadence (plutôt que le temps de parcours), afin de faciliter et diversifier les possibilités de correspondances, d'améliorer la lisibilité et le cadencement de l'offre (uniformité de la politique d'arrêts et des temps de parcours), et d'étendre les possibilités de développement à un plus grand nombre de localités bien desservies.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Pérennisation et rentabilité améliorée de l'infrastructure ferroviaire par une utilisation accrue des possibilités de desserte qu'elle permet.

Augmentation de la fréquentation et de la part modale des transports publics par :

- ▶ une organisation de l'offre ferroviaire mettant la priorité sur les besoins de la population desservie (amélioration des relations intra-cantoniales, avec les centres urbains extérieurs et les grands noeuds ferroviaires),
- ▶ une augmentation globale des cadences,
- ▶ si possible, la suppression des transbordements imposés, à Glovelier pour la ligne CJ des Franches-Montagnes, à Porrentruy pour la ligne CJ de Bonfol, au Noirmont pour l'accès à Saignelégier depuis la ligne CJ de Tavannes,
- ▶ une amélioration des temps de parcours (en particulier sur les Franches-Montagnes),
- ▶ la création de nouveaux points d'arrêts dans l'agglomération de Delémont.

Amélioration des conditions cadres du développement économique par l'amélioration des relations internes structurantes et de l'accessibilité extérieure.

Amélioration des conditions de déplacements de la population, en particulier pour l'accès aux centres urbains, aux équipements de formation et à l'offre longue distance.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : cantons voisins, Confédération, CFF, CJ, SNCF.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre progressive en fonction de la mise en oeuvre des compléments d'infrastructures nécessaires.

Impact financier

Investissements et modalités de financement à définir, en particulier pour :

- ▶ éventuel 3^{ème} rail Glovelier - Delémont (20 à 25 mio CHF en première estimation),
- ▶ points de croisement supplémentaires (coût unitaire entre 10 et 15 mio CHF) et/ou tronçons à double voie,
- ▶ amélioration de la ligne CJ des Franches-Montagnes,
- ▶ matériel roulant,
- ▶ mise en conformité LHand des quais dans les haltes non encore mises à niveau.

Amélioration attendue du taux de couverture à terme.

Actions à coordonner

Définition concertée (cantons voisins, Confédération, CFF) de l'horaire de la ligne nationale du Jura. **P6**

Démarche à court terme

Définition des besoins d'infrastructures, du phasage et des horizons de mise en oeuvre pertinents, en fonction :

- ▶ de l'évolution des contraintes de correspondances (horaire de la ligne nationale du Jura),
- ▶ des délais nécessaires au financement et à la réalisation des travaux d'infrastructures.

Inscription du financement des infrastructures nécessaires dans la planification financière fédérale et cantonale. **F1 F2**

02 - Intégration de la ligne ferroviaire des Franches-Montagnes

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Action phare

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Création de liaisons rapides et si possible sans transbordement entre La Chaux-de-Fonds, les Franches-Montagnes et Delémont.

Description

Si possible, mise en oeuvre du projet de prolongement des trains CJ à Delémont, pour assurer des liaisons sans transbordement entre la Chaux-de-Fonds et Delémont. **O1**

Amélioration progressive des temps de parcours entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier :

- ▶ mise à niveau des voies, des installations de sécurité et de la ligne de contact pour permettre une vitesse élevée (jusqu'à 120 km/h),
- ▶ correction de courbes,
- ▶ optimisation de la politique d'arrêts et de l'aménagement des arrêts (embarquement facilité, mise en conformité LHand),
- ▶ renouvellement du matériel roulant (matériel apte à rouler jusqu'à 120 km/h).

Organisation de la desserte bus en rabattement optimisé sur la ligne ferroviaire CJ. **O3**

Justification et résultats attendus

Atout majeur pour :

- ▶ le développement économique et touristique des Franches-Montagnes.
- ▶ un développement des Franches-Montagnes consolidant le lien avec les autres régions du canton. **A3**
- ▶ une meilleure intégration cantonale de la population franc-montagnarde.

Emergence d'une liaison ferroviaire structurante entre les Montagnes neuchâteloises et l'agglomération bâloise via le Canton du Jura.

Pilotage et partenaires

Pilotage : CJ.

Services cantonaux : Section de la mobilité et des transports, Section de l'aménagement du territoire.

Partenaire : CTT, CFF Infrastructure, Confédération, Cantons de Neuchâtel et de Berne.

Horizon et échéances

Trains CJ prolongés à Delémont : prioritaire pour un RER jurassien intégrant pleinement les Franches-Montagnes.

Amélioration des temps de parcours : demande des investissements importants, à planifier sur le long terme au gré des besoins de renouvellements et des opportunités.

Impact financier

Investissements et modalités de financement à définir :

- ▶ éventuel 3^{ème} rail Glovelier - Delémont (20 à 25 mio CHF en première estimation),
- ▶ mesures d'amélioration des temps de parcours.

Amélioration attendue du taux de couverture à terme.

Actions à coordonner

Phasage à coordonner avec le développement du RER jurassien. **O1**

Démarche à court terme

Inscription du financement des infrastructures nécessaires dans la planification financière fédérale et cantonale. **F1 F2**

03 - Desserte bus régionale régulière

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
 - 5.1 Stratégie d'offre**
 - 5.2 Stratégie commerciale
 - 5.3 Stratégie d'appui
 - 5.4 Stratégie de planification
 - 5.5 Stratégie de financement

Action phare

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Réorganisation du réseau de bus régional en vue d'assurer prioritairement :

- ▶ un accès aux centres urbains,
- ▶ un rabattement sur le réseau ferroviaire,

avec un niveau de desserte régulier :

- ▶ respectant un seuil minimum déterminé,
- ▶ modulé en fonction de critères définis.

Description

Une desserte bus régionale régulière assure au minimum :

- ▶ 10-12 paires de courses/jour en semaine, en principe : 2-3 à la pointe du matin, 2-3 à midi, 3-4 à la pointe du soir, 1-2 en fin de soirée).
- ▶ 6-8 paires de courses/jour les week-ends et jours fériés, en principe : 5-6 en journée cadencées à 2h, 1-2 en fin de soirée.

Un niveau de desserte supérieur est envisagé et modulé principalement en fonction des critères suivants :

- ▶ population de la localité desservie,
- ▶ proximité et degré de dépendance du centre urbain de destination,
- ▶ adéquation avec les critères qualité de la planification (dont : taux de couverture minimum à atteindre). **P4**

La modulation du niveau de desserte s'effectue sur la base des seuils suivants (listés du plus élevé au plus faible) :

- ▶ intégration dans le périmètre de desserte urbaine et d'agglomération, **O5**
- ▶ cadence 15' en périodes de pointe (cadence 30'/60' le reste du temps),

- ▶ cadence 30' en périodes de pointe (cadence 60'/2h le reste du temps),
- ▶ cadence horaire intégrale (18 paires de courses/jour en semaine (cadence 2h le week-end),
- ▶ desserte minimale (10-12 paires de courses/jour en semaine (6-8 paires de courses/jour le week-end),
- ▶ bouquet de solutions alternatives (pas de desserte bus régulière).

Une attention particulière est portée à la régularité et à l'amplitude du service, en offrant dès que cela est envisageable, une desserte cadencée aussi aux heures creuses de la journée, le soir, le week-end.

La desserte bus régionale est organisée pour assurer :

- ▶ prioritairement, un rabattement sur les gares avec des correspondances systématisées et optimisées,
- ▶ un accès aux principaux centres urbains,
- ▶ les besoins de transport scolaire dans toute la mesure du possible, le cas échéant moyennant ajustement entre horaires scolaires et horaires de transport. **P3**

Le recours à une desserte à itinéraire souple ("bus agile") peut être envisagée au besoin pour desservir à la demande des quartiers ou hameaux situés à l'écart de l'itinéraire de base ou en bout de ligne.

Identification des gares de rabattement et mise à niveau des espaces d'accueil pour les bus. **O7**

Belfort

Le réseau de bus suburbain du territoire de Belfort est organisé selon un concept de lignes à itinéraire souple ("bus agile").

Une ligne se compose de parcours fixes dont les arrêts sont systématiquement desservis, et d'un "nuage" d'arrêts desservis à la demande moyennant un détour ou un prolongement du parcours de base.

Les horaires de passage sont prédéfinis pour tous les arrêts, le cas échéant sous forme d'un intervalle de passage (dans une fourchette de max 5') afin de tenir compte de la variabilité du parcours et du nombre d'arrêts résultant des demandes reçues.

La réservation est possible jusqu'à 30' avant, le chauffeur optimisant son itinéraire à chaque course en fonction de l'ensemble des demandes.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation, entre autres grâce à :

- ▶ une offre renforcée et une amplitude de desserte élargie (heures creuses, retour en fin de soirée, week-end) pour mieux répondre à la diversité des besoins,
- ▶ un seuil minimal de desserte suffisamment élevé pour mieux répondre aux besoins de déplacement du quotidien (service plus régulier en journée et assuré aussi en fin de soirée),
- ▶ une meilleure lisibilité de la structure de l'offre (seuils de desserte définis, régularité du cadencement et des correspondances),
- ▶ une prise en compte possible des quartiers et hameaux excentrés.

Meilleure maîtrise de l'évolution des charges d'exploitation par une desserte modulée en fonction de critères définis.

Amélioration des possibilités de développement des localités situées en marge des grands axes de transports.

Amélioration de l'intégration cantonale de la population résidant en marge des grands axes de transports, et de l'accès aux pôles régionaux (emplois, formation, services, loisirs, etc.).

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : CTT, CJ, CarPostal, CFF, Confédération.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre phasée, a priori :

- ▶ mise en place du nouveau concept d'organisation du réseau, avec maintien des niveaux de desserte actuels sauf sur les lignes n'atteignant pas le seuil minimal,
- ▶ puis relèvement progressif des niveaux de desserte de l'ensemble du réseau.

Impact financier

Augmentation sensible des charges d'exploitation dans la phase initiale, pour amener les lignes aujourd'hui faiblement desservies au seuil minimal de desserte.

Augmentation progressive des charges d'exploitation par la suite, en fonction du relèvement des niveaux de desserte de l'ensemble du réseau.

Amélioration de l'efficacité du réseau (meilleure valorisation du matériel roulant par une amplitude de desserte élargie).

Amélioration attendue du taux de couverture à terme.

Actions à coordonner

Phasage à coordonner avec le développement du RER jurassien (évolution des noeuds de correspondances). **01 02**

Démarche à court terme

Définition et validation par l'ensemble des acteurs concernés, des critères de modulation de la desserte.

Etude détaillée de réorganisation du réseau de bus régional et du phasage de mise en oeuvre du concept.

Inscription des financements nécessaires dans la planification financière cantonale. **F1**

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
 - 5.1 Stratégie d'offre**
 - 5.2 Stratégie commerciale
 - 5.3 Stratégie d'appui
 - 5.4 Stratégie de planification
 - 5.5 Stratégie de financement

Action phare

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Mise à disposition d'un bouquet de solutions alternatives visant à assurer une possibilité de transport tous les jours de la semaine et du matin au soir :

- ▶ dans les gares desservant des territoires ne bénéficiant pas d'une desserte bus régulière de rabattement, **03**
- ▶ dans les gares permettant l'accès à des sites touristiques (ou fréquentées par les visiteurs), en complémentarité de la desserte bus régulière de rabattement.

Description

Le bouquet de solutions est à adapter "à la carte" selon les régions et les besoins liés au tourisme. Il peut se composer entre autres de :

- ▶ service de "taxibus" (trajets en taxi partiellement remboursés sous conditions, p. ex. : accès à la gare pour les secteurs et périodes sans desserte bus régulière, accès à un site touristique peu ou pas desservi, "retour garanti" pour les arrivées tardives en train, taxi de groupe sur réservation, etc.),
- ▶ arrêts d'autostop/covoiturage spontané,
- ▶ offres de stationnement P+R et B+R dans les gares de rabattement, **07**
- ▶ offres de vélos en libre service (VLS) dans les gares de rabattement, **07**
- ▶ offres de petites voitures écologiques en libre service dans les gares de rabattement, **07**
- ▶ hotline disponible tous les jours de la semaine, de l'aube en fin de soirée. **C4**

Justification et résultats attendus

Mise à disposition d'une alternative à la voiture individuelle sur l'ensemble du territoire cantonal.

Amélioration de l'intégration et de la mobilité des populations résidant à l'écart des secteurs desservis par les lignes régulières, en particulier des populations non motorisées (jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, foyers sans voiture, etc.).

Réduction de la nécessité d'une 2^{ème} voiture aussi pour les ménages résidant en dehors des secteurs desservis par les lignes régulières.

Conditions plus favorables au maintien de la population des hameaux ruraux.

Recours facilité aux transports publics pour l'accès au canton des touristes et visiteurs, en leur assurant une solution de déplacement y compris dans les territoires excentrés non desservis par les lignes régulières.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Jura Tourisme.

Partenaires : CTT, prestataires, CFF, CJ, communes.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre prioritaire des mesures à coût modéré :

- ▶ service de "taxibus",
- ▶ arrêts d'autostop/covoiturage spontané,
- ▶ stationnement P+R et B+R.

Lausanne

Taxibus est un service à la demande dans 8 quartiers ou communes non desservis en permanence par les transports publics.

Réservation : téléphoner au moins une demi-heure à l'avance (si possible la veille) pour réserver la course, en indiquant l'heure de départ, l'arrêt tl de prise en charge, la destination et le nombre d'accompagnants éventuels.

Le véhicule affiche un indicateur lumineux "Taxibus".

Tarif : titre de transport valable (abonnement ou billet) correspondant au nombre de zones à parcourir. Le billet peut être acheté à l'automate ou auprès du conducteur. Un supplément de Fr. 2.- (Fr. 4.- pour les prestations Taxibus nuit et Potron-Minet) est à payer auprès du conducteur pour adultes et enfants.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
 - 5.1 Stratégie d'offre**
 - 5.2 Stratégie commerciale
 - 5.3 Stratégie d'appui
 - 5.4 Stratégie de planification
 - 5.5 Stratégie de financement

Impact financier

Coûts d'investissements modérés (P+R principalement), financement à définir.

Coûts de fonctionnement potentiellement importants (taxibus principalement).

Sponsoring possible pour certaines prestations (vélos/voitures en libre service principalement).

Actions à coordonner

Définition d'une stratégie globale concertée avec Jura Tourisme (conception, financement **F1 F3**, tarification **C2**, promotion **C3**).

Mise à disposition des emprises nécessaires dans les gares concernées (CFF, CJ, communes). **O7**

Démarche à court terme

Identification des gares concernées et des prestations potentiellement pertinentes.

Inscription des financements nécessaires dans la planification financière cantonale. **F1**

05 - Desserte bus urbaine et d'agglomération

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Principe

Réorganisation des réseaux de bus urbains et d'agglomération en vue :

- ▶ d'assurer un niveau de desserte soutenu adapté aux déplacements urbains courts,
- ▶ de couvrir un périmètre incluant les localités voisines en forte interaction avec la ville centre,
- ▶ de répondre à la fois aux besoins d'accès à la gare et aux besoins de déplacements à l'échelle du périmètre urbain et d'agglomération.

Description

Le périmètre intercommunal de la desserte urbaine et d'agglomération est déterminé en cohérence avec la desserte bus régionale régulière. **03**

Principes d'organisation de la desserte :

- ▶ lignes diamétralisées et bidirectionnelles, en nombre limité (sur des axes forts), tenant compte des grands équipements à desservir,
- ▶ niveau de desserte de l'ordre de 10-15' en période de pointe (cadence 15'/30' le reste du temps), pour permettre une utilisation facilitée (non dépendance de l'horaire) et des correspondances ferroviaires en gare (malgré la diamétralisation),
- ▶ desserte tous les jours de l'aube en fin de soirée.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation, entre autres grâce à une offre renforcée, une amplitude de desserte élargie et des liaisons diamétralisées, réduisant la contrainte de l'horaire et les besoins de transbordement.

Création de conditions favorables à une mobilité sans voiture, pour la population résidant en zone urbaine.

Amélioration des conditions cadres du développement économique en zone urbaine.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : CTT, CarPostal, communes.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre phasée, a priori :

- ▶ mise en place du nouveau concept d'organisation du réseau à l'échelle intercommunale, avec un niveau de desserte comparable à l'offre urbaine actuelle,
- ▶ puis relèvement progressif des niveaux de desserte.

Impact financier

Augmentation sensible des charges d'exploitation dans la phase initiale de réorganisation du réseau (extension du périmètre de desserte urbaine et d'agglomération).

Augmentation progressive des charges d'exploitation par la suite, en fonction du relèvement des niveaux de desserte.

Amélioration attendue du taux de couverture à terme.

Actions à coordonner

Phasage à coordonner avec la réorganisation du réseau de bus régulier régional. **03**

Démarche à court terme

Etude de réorganisation des réseaux des agglomérations délémontaine et bruntrutaine.

Inscription des financements nécessaires dans les planifications financières communales et cantonale. **F1**

06 - Desserte nocturne

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Principe

Réorganisation de la desserte Noctabus de fin de semaine en vue d'améliorer la disponibilité temporelle et spatiale du service, ainsi que sa lisibilité.

Description

Principes d'organisation de la desserte Noctabus :

- ▶ lignes de bus à horaire prédéfini mais à itinéraire souple ("bus agile"), incluant un parcours de base fixe dont les arrêts sont systématiquement desservis et des arrêts excentrés desservis à la demande moyennant un détour ou un prolongement du parcours de base,
- ▶ horaires de départ en correspondance avec les derniers trains.

Le niveau de desserte est décliné selon trois seuils, en cohérence avec les principes d'organisation de la desserte régulière : **03**

- ▶ 3 départs les VE et SA le long des axes ferroviaires principaux (Delémont - Porrentruy et Delémont - Saignelégier - Le Noirmont - La Chaux-de-Fonds), ainsi qu'entre les localités situées dans les périmètres de desserte urbaine et d'agglomération,
- ▶ 2 départs les VE et 3 départs les SA sur les axes bénéficiant en journée d'une desserte de pointe cadencée à 15' ou 30',
- ▶ 1 départ les VE et 2 départs les SA sur les axes bénéficiant en journée d'une desserte horaire intégrale,
- ▶ 1 départ les VE et SA sur les axes bénéficiant en journée d'une desserte régulière minimale.

Justification et résultats attendus

Amélioration de la sécurité des jeunes et augmentation de la fréquentation, entre autres grâce à une offre renforcée, une meilleure couverture spatiale, et une meilleure lisibilité du service offert.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : CTT, Association du noctabus jurassien, CJ, CarPostal, communes.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre phasée, a priori :

- ▶ réorganisation du réseau en maintenant globalement le niveau de desserte actuel,
- ▶ puis relèvement progressif des niveaux de desserte.

Impact financier

Augmentation sensible des charges d'exploitation dans la phase initiale de réorganisation du réseau.

Augmentation progressive des charges d'exploitation par la suite, en fonction du relèvement des niveaux de desserte.

Actions à coordonner

Phasage à coordonner avec la réorganisation du réseau de bus régulier régional. **03**

Démarche à court terme

Etude de réorganisation du réseau Noctabus.

Inscription des financements nécessaires dans les planifications financières communales et cantonale. **F1**

07 - Gares multimodales

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
 - 5.1 Stratégie d'offre**
 - 5.2 Stratégie commerciale
 - 5.3 Stratégie d'appui
 - 5.4 Stratégie de planification
 - 5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Identification des gares de connexion rail-bus et de rabattement multimodal et amélioration de leur équipement.

Description

Amélioration de la qualité des interfaces **A1** et optimisation de l'intermodalité par la réalisation d'aménagements et d'équipements appropriés.

En particulier :

- ▶ amélioration des connexions rail/bus : zone d'accueil des bus de capacité adaptée, optimisation et qualité d'aménagement des interfaces de transbordement, information à l'utilisateur,
- ▶ développement d'offres P+R, en particulier le long de la frontière française et à l'aval des périmètres ne bénéficiant pas d'une desserte régulière,
- ▶ développement d'offres B+R et VLS, en particulier dans les centres urbains, à l'aval des périmètres ne bénéficiant pas d'une desserte régulière, et dans les gares desservant un territoire bâti étendu (plus de 0.5 à 1 km),
- ▶ espaces nécessaires aux autres prestations du bouquet d'alternative, dans les gares concernées, **O4**
- ▶ amélioration de la sécurité des voyageurs, sur les sites de gares et sur les cheminements d'accès.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par l'amélioration des conditions d'accès à l'offre ferroviaire pour l'ensemble des usagers et des modes de rabattement utilisés.

Valorisation des sites de gares comme pôles d'animation et espaces de vie majeurs au sein des localités.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : CFF, CJ, communes.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre prioritaire :

- ▶ d'espaces d'accueil bus adaptés,
- ▶ des espaces nécessaires aux prestations du bouquet d'alternative dans les gares desservant des territoires ne bénéficiant pas d'une desserte bus régulière de rabattement,
- ▶ d'offres de stationnement P+R et B+R.

Impact financier

Coûts d'investissements à évaluer (principalement P+R et espaces d'accueil bus).

Sponsoring possible pour certaines prestations (vélos en libre service principalement).

Actions à coordonner

Phasage à coordonner avec la réorganisation du réseau de bus et la mise en oeuvre du bouquet d'alternative. **O3 O4**

Démarche à court terme

Identification des gares concernées et des prestations potentiellement pertinentes.

Mise à disposition des emprises nécessaires dans les gares concernées (CFF, CJ, communes).

Inscription des financements nécessaires dans la planification financière cantonale. **F1**

08 - Inscription dans les grands réseaux (inter-)nationaux

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action**5.1 Stratégie d'offre**

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Inscription du canton dans les grands réseaux ferroviaires nationaux et européens, en particulier :

- ▶ pérennisation de la ligne nationale du Jura,
- ▶ connexion aux grands noeuds ferroviaires,
- ▶ accès performant aux aéroports,

par un lobbying concerté et une anticipation des besoins de développement des infrastructures.

Description

Les principaux enjeux concernent :

- ▶ la pérennisation de la ligne nationale du Jura (liaison Arc lémanique - Bienne - Delémont - Bâle). A court terme, identification et planification des adaptations nécessaires des infrastructures pour garantir la compétitivité et pérenniser la ligne nationale du Jura. **P6**
- ▶ la connexion optimisée aux nœuds de correspondances de Bâle et Bienne (suivi de la planification des horaires).
- ▶ un accès performant au TGV (liaison de qualité avec la gare de Belfort-Montbéliard TGV). En particulier, lobbying auprès des instances françaises concernées pour la réalisation de la liaison ferroviaire avec la gare de Belfort-Montbéliard TGV (éventuellement à court terme, consolidation voire extension de la liaison routière au travers d'un GLCT des transports publics **P5**).
- ▶ un accès performant aux aéroports de Zurich (connexions à Bienne avec les ICN), de Bâle (connexion à Bâle avec la ligne desservant l'EuroAéroport) et de Genève (pérennisation de la liaison ICN directe).

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation et de la part modale en particulier pour :

- ▶ les déplacements pendulaires (emploi et formation) à destination des grands centres urbains voisins (Bâle, Bienne, Neuchâtel, Berne, ...),
- ▶ les déplacements (inter-)nationaux en relation avec le canton.

Atout majeur pour le développement économique et l'attrait touristique du canton.

Amélioration des conditions d'accès de la population à l'offre longue distance.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : cantons voisins, Confédération, Région Bourgogne-Franche-Comté, CFF, SNCF.

Horizon et échéances

Poursuite, renforcement et inscription sur le long terme des actions de lobbying.

Impact financier

Ligne nationale du Jura (améliorations entre Bâle et Delémont) : financement par FAIF requis.

Ligne Delle - Belfort : financement CH-F assuré.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Actions à coordonner

Etude et défense concertée (cantons voisins, Région Bourgogne-Franche-Comté) des liaisons (inter-)nationales.

P6

Démarche à court terme

Identification des infrastructures nécessaires à la pérennisation et aux besoins de développement des liaisons (inter-)nationales.

Inscription du financement des infrastructures nécessaires dans la planification financière fédérale et cantonale. **F1 F2**

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**

5.2 Stratégie commerciale

C1 - Renforcement de l'intégration tarifaire

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Principe

Renforcement de l'intégration tarifaire selon trois axes :

- ▶ évolution vers une communauté tarifaire intégrale (CTI),
- ▶ extension des périmètres de validité et optimisation des produits tarifaires,
- ▶ développement de produits intégrant les diverses solutions de mobilité proposées.

Description

Evolution vers une communauté tarifaire intégrale (CTI), afin de pouvoir proposer des billets par zone tarifaire.

Extension du périmètre de validité de l'abonnement Vagabond, entre autres en direction de Bâle, de Moutier - Bienne, de Tramelan - Tavannes, de La Chaux-de-Fonds, de la gare TGV de Belfort-Montbéliard. **08**

Optimisation suivie du découpage des zones et des produits tarifaires, en fonction de l'évolution du réseau de transports publics, des bassins de vie, des attentes de la clientèle.

Intégration des diverses offres de mobilité (P+R, B+R et VLS, auto-partage, taxi de substitution, ...) dans un abonnement "SuperVagabond". Eventuellement avec un quota plafond et des conditions d'utilisation définies, par exemple pour les modes coûteux (taxi, ...). **07**

Justification et résultats attendus

Utilisation facilitée des transports publics par une politique tarifaire simple et attractive.

Développement de produits tarifaires adaptés aux besoins spécifiques des touristes et visiteurs, aux loisirs, aux entreprises, aux personnes en formation, au 3^{ème} âge.

Meilleure prise en compte des bassins de vie et de leur évolution.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : cantons voisins, Région Bourgogne-Franche-Comté, CFF, CJ, CarPostal, SNCF, prestataires.

Horizon et échéances

Evolution progressive, à coupler avec les grandes étapes de mise en oeuvre de la conception directrice. **01 03 04 05**

Suivi de l'évolution des communautés tarifaires voisines et coordination des développements.

Impact financier

Intégration des diverses offres de mobilité (abonnement "SuperVagabond") : coût global neutre a priori.

Extension du périmètre de l'abonnement Vagabond : impact sur les recettes a priori important.

CTI : impact sur les recettes a priori important ; investissements pour l'adaptation de la billettique.

Actions à coordonner

Adaptation du découpage des zones en fonction de la 1^{ère} phase de réorganisation du réseau de transports publics.

01 03 04 05

Démarche à court terme

Etude des besoins d'adaptation du découpage des zones.

Analyse de l'implication financière des évolutions prévisibles et intégration dans la planification financière cantonale. **F1**

C2 - Pass "Jura Tout Compris"

73

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale**
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Action phare

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Développement d'un produit tarifaire permettant au touriste/visiteur en séjour dans le canton de s'y déplacer à des conditions particulièrement avantageuses.

Description

Pass "Jura Tout Compris" offrant un libre accès au réseau de transports publics jurassien, remis gratuitement aux touristes et visiteurs en séjour dans les hôtels et campings du canton.

Possibilité d'acquiescer également le pass à un tarif modéré et pour différentes durées, pour les touristes et visiteurs qui ne séjournent pas sur place.

Validité de la réservation d'hôtel pour un transfert gratuit entre la gare de Delémont ou la gare Belfort-Montbéliard TGV et l'hôtel.

Financement du pass au travers de la taxe de séjour. **F1**

Justification et résultats attendus

Répartition des coûts sur l'ensemble de la clientèle potentielle, assurant des conditions particulièrement avantageuses pour ceux faisant ce choix de mobilité.

Incitation pour les touristes et visiteurs à préférer les transports publics pour venir dans le canton et s'y déplacer.

Contribution au développement d'un tourisme "durable".

Accès facilité aux offres touristiques situées à l'écart des grands axes de transport.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Jura Tourisme.

Partenaires : CTT, CFF, CJ, CarPostal, acteurs du tourisme.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Impact financier

Augmentation de la taxe de séjour afin de couvrir les coûts réels. **F1 F3**

Actions à coordonner

Evolution des autres produits tarifaires. **C1**

Démarche à court terme

Suivi et retours d'expérience du pass introduit dès 2015.

Groupe de travail réunissant les acteurs concernés. **C3**

Bâle

Chaque visiteur logé à Bâle reçoit un Mobility Ticket gratuit lors de son enregistrement à l'hôtel. Il permet d'utiliser librement les transports publics dans la ville de Bâle et les environs (y c. EuroAirport) pendant toute la durée du séjour (max. 30 jours).

Le jour de l'arrivée, la confirmation de la réservation de l'hôtel garantit un transfert gratuit avec les transports publics de la gare ou de l'EuroAirport jusqu'à l'hôtel.

Villars - Les Diablerets

La Free Access Card est remise gratuitement aux touristes en séjour dans les stations. Elle peut être acquise à un prix modique pour les touristes de passage ainsi que pour la saison pour les personnes venant dans la région régulièrement.

C3 - Groupe promo

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale**
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

Principe

Mise en place d'un groupe de promotion active et concertée des services cantonaux en charge de la mobilité, du tourisme/loisirs et de l'économie auprès des acteurs concernés et de la clientèle potentielle.

Description

Actions à développer auprès des touristes et visiteurs en concertation avec les acteurs du tourisme et des loisirs :

- ▶ promotion de la bonne accessibilité du canton et de la bonne desserte des activités touristiques,
- ▶ promotion des manifestations touristiques et événementielles incluant le transport,
- ▶ promotion du transport offert aux touristes et visiteurs en séjour. **C2**

Actions à développer auprès des entreprises en concertation avec les acteurs économiques :

- ▶ promotion économique autour de la bonne accessibilité du canton ("transjurane ferroviaire"),
- ▶ orientation des choix d'implantation des entreprises, **A1**
- ▶ plans de mobilité d'entreprises et de sites : valorisation des atouts et possibilités, complémentarité entre transports publics et navettes privées de ramassage, guide de recommandations pour une mobilité durable, disponibilité d'un conseiller en mobilité.

Mise à profit concertée des moyens de financement mobilisés au travers du Pot Promo. **F3**

Justification et résultats attendus

Utilisation accrue des transports publics par les touristes et visiteurs, et par les employés des entreprises.

Implication accrue des acteurs du tourisme/loisirs pour le développement de solutions de mobilité adaptées.

Implication accrue des entreprises, au niveau des choix de localisation de l'entreprise, des pratiques de mobilité du personnel, de la mutualisation des solutions de mobilité, etc.

Visibilité des efforts réalisés et information des bénéficiaires potentiels.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Jura Tourisme, Promotion économique.

Partenaires : CTT, CFF, CJ, CarPostal, acteurs privés concernés.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Impact financier

Moyens de financement mobilisés au travers du Pot Promo.

Actions à coordonner

Création du Pot Promo. **F3**

Prise en compte de la démarche actuelle PlanB.

Démarche à court terme

Mise en place du groupe de promotion, établissement d'un cahier des charges et d'un plan d'action.

C4 - Communication et accès à l'information

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale**
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Principe

Développement de la communication et valorisation des outils technologiques facilitant l'accès à l'information et favorisant des pratiques de mobilité multimodales.

Description

Développement de la communication relative aux transports publics sur la base d'une stratégie concertée, en particulier concernant l'offre à disposition et les améliorations apportées.

Impulsion et soutien au développement de solutions facilitant l'accès à l'information et favorisant des pratiques de mobilité multimodales, telles que par exemple :

- ▶ information interactive et en temps réel sur smartphones et tablettes, sous forme intégrée (proposition de la meilleure solution multimodale pour le déplacement et l'horaire souhaités),
- ▶ hotline disponible à toute heure, permettant de se renseigner sur la solution de mobilité la plus adaptée (voire de commander ou réserver la prestation),
- ▶ portail web regroupant l'ensemble des informations relatives à la mobilité, ainsi que des moyens de réservation et de paiement des prestations,
- ▶ introduction du wifi dans les trains et les lignes de bus régulières (permettant en particulier d'accéder au portail d'information et de réservation des prestations de mobilité),
- ▶ espaces de co-mobilité (via les réseaux sociaux ou des applis pour smartphones), facilitant la mise en relation des utilisateurs des prestations de mobilité, et la mise en commun des solutions de déplacements.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par :

- ▶ une communication renforcée concernant l'offre à disposition,
- ▶ un accès facilité à l'information, en particulier à l'information instantanée et personnalisée,
- ▶ une approche plus multimodale des pratiques de mobilité (pouvoir se passer de la voiture et plus facilement envisager le transport public comme moyen de déplacement préférentiel, grâce à la disponibilité de solutions complémentaires dans les cas où l'offre n'est pas adaptée).

Adaptation des modes de communication à l'évolution des pratiques technologiques de la population.

Pilotage et partenaires

Pilotage : exploitants, prestataires et développeurs tiers.

Partenaires : Section de la mobilité et des transports, CTT, CFF, CJ, CarPostal.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre progressive, selon opportunités et moyens.

Impact financier

Faible (a priori, prestations essentiellement en nature p. ex. mise à disposition des données, accompagnement, etc.).

Démarche à court terme

Suivi des opportunités.

C5 - Visibilité et identité

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
 - 5.1 Stratégie d'offre
 - 5.2 Stratégie commerciale**
 - 5.3 Stratégie d'appui
 - 5.4 Stratégie de planification
 - 5.5 Stratégie de financement

2611-N-015-6 / PHG-VDS / 21.09.15

Principe

Création d'une identité visuelle commune à toute l'offre de transports publics du canton.

Description

Harmonisation de l'image des transports publics dans le canton par le développement d'éléments d'identité visuels communs à tous :

- ▶ réalisation d'un logo qui puisse être repris par toutes les compagnies de transports,
- ▶ application du logo commun à tous les composants merchandising de l'offre (horaire, flyers, courrier, pub, site web, etc.),
- ▶ définition d'éléments visuels complémentaires au logo pour renforcer et harmoniser l'identité des véhicules et des arrêts,
- ▶ à terme, adoption d'une livrée complète harmonisée sur l'ensemble des lignes cantonales.

Justification et résultats attendus

Amélioration de la visibilité de l'offre cantonale.

Renforcement de l'identité propre du réseau de transports publics jurassien.

Mise en valeur des transports publics auprès de la population par une image forte et ancrée dans la vie jurassienne.

Atout pour l'attrait économique et touristique du canton.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : CTT, CFF, CJ, CarPostal, prestataires.

Horizon et échéances

Mise en oeuvre du logo commun dès la 1^{ère} phase de réorganisation du réseau de transports publics.

Relookage progressif du matériel roulant au fur et à mesure de son renouvellement/rafraîchissement.

Impact financier

A évaluer.

Actions à coordonner

Mise en oeuvre à coordonner avec la 1^{ère} phase de réorganisation du réseau de transports publics. **01 03 04 05**

Démarche à court terme

Définition des éléments d'identité visuels et du cahier des charges de leur mise en oeuvre.

- 1. Cadre et démarche
- 2. Diagnostic
- 3. Principes et objectifs
- 4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**

5.3 Stratégie d'appui

A1 - Territoire "garanti transports publics"

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui**
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Action phare

Principe

Une planification directrice territoriale (et sa déclinaison réglementaire) intégrant les transports publics comme critère d'orientation majeur, en particulier concernant :

- ▶ le développement du territoire bâti,
- ▶ les choix d'implantation des entreprises et équipements,
- ▶ la valorisation du potentiel urbain des sites de gares,
- ▶ la fiscalité.

Description

Actions au niveau du développement du territoire bâti :

- ▶ création ou extension de lignes de transports publics conditionnées par une planification territoriale de soutien.
- ▶ mise en zone à bâtir d'un terrain seulement si une "desserte régulière" est disponible à moins de 500 m. Modalités d'exemptions à définir, entre autres pour les périmètres hors "desserte régulière".
- ▶ révision des normes de stationnement applicables aux constructions en vue d'un lien plus étroit avec la qualité de l'accessibilité en transports publics.

Actions au niveau des choix d'implantation des entreprises et équipements :

- ▶ localisation des emplois à large bassin de recrutement à moins de 500 m d'une gare ou d'un nœud de transport ; règles d'exemptions à définir, par exemple en cas de renforcement de l'offre de transport financé par le demandeur.
- ▶ localisation des IFF (formation, santé, loisirs, centres commerciaux, ...) en fonction de critères d'accessibilité. Par exemple : au moins xx% du personnel et xx% des

visiteurs/utilisateurs sont en mesure d'accéder toute la journée en moins de xx' de transports publics.

- ▶ établissement de "plans de mobilité de site" pour les ZAIC (approche multi-entreprises, structures de pilotage et d'accompagnement, etc.),
- ▶ réalisation d'un plan de mobilité pour les entreprises dépassant xxx emplois.

Actions pour la valorisation des sites de gares :

- ▶ développement urbain dense autour des gares (par exemple autorisation d'une densité plus élevée pour les projets situés à moins de 300 m des gares),
- ▶ intégration de la gare à son environnement, **O7**
- ▶ implantation de commerces et services,
- ▶ maintien de prestations de guichet (via collaborations avec commerçants locaux par exemple),
- ▶ normes de stationnement plus restrictives qu'ailleurs, incitant à valoriser la bonne accessibilité en transports publics.

Actions au niveau de la fiscalité :

- ▶ évolution vers une fiscalité des entreprises et des frontaliers plus favorable à une approche intercommunale de la planification territoriale et du développement économique.
- ▶ nouvelles sources de financement de l'offre de transports publics en lien avec le territoire. **F1**

Moyens d'action :

- ▶ groupe de réflexion au sein du SDT,
- ▶ mise à profit de la révision du plan directeur cantonal,
- ▶ adaptation des réglementations,
- ▶ adaptation de la fiscalité.

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par :

- ▶ une localisation des habitants, des emplois et des équipements tenant mieux compte des transports publics,
- ▶ la valorisation des sites de gares comme espaces de vie et de services à la population,
- ▶ des mesures incitatives (normes de stationnement, fiscalité).

Cohérence renforcée entre les politiques sectorielles d'aménagement du territoire, de mobilité, de fiscalité.

Amélioration des conditions cadres du développement économique par la cohérence renforcée entre l'organisation du territoire et des transports.

Amélioration des conditions de déplacements de la population et réduction de la dépendance à la voiture par la le développement de zones d'habitations bien desservies.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de l'aménagement du territoire.

Services cantonaux : Section de la mobilité et des transports, Services de l'économie, de la formation, de la santé publique, des contributions.

Partenaires : communes, CFF, CJ, acteurs privés concernés.

Horizon et échéances

Révision du plan directeur cantonal.

Impact financier

Amélioration de l'efficacité des transports publics.

Coûts de mise en oeuvre à évaluer (adaptation des structures et procédures, ...).

Actions à coordonner

Définition des règles et ratios déterminants à coordonner avec la mise en oeuvre de la nouvelle conception directrice des transports publics. **01 02 03 05**

Démarche à court terme

Mise en place du groupe de réflexion au sein du SDT.

Modalités de coordination avec la révision en cours du plan directeur cantonal.

A2 - Dialogue canton-communes

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui**
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

Principe

Dialogue suivi avec les communes visant à améliorer l'intégration des transports publics dans les politiques locales.

Description

Le renforcement du dialogue canton-communes concerne entre autres :

- ▶ la mise en place de politiques de stationnement locales incitant au report modal sur les transports publics (et la mobilité douce),
- ▶ le contrôle de la multimodalité de la gestion des circulations et des aménagements routiers (bonne prise en compte des transports publics et modes doux),
- ▶ l'aménagement et la sécurisation des cheminements piétons et cyclables d'accès aux gares,
- ▶ l'aménagement des arrêts de transports publics, la définition de standards cantonaux, l'approche pour la mise en conformité LHand des arrêts de bus,
- ▶ la prise en compte des transports publics dans les mesures de modération du trafic.

Moyens d'action :

- ▶ personne de référence et de conseil, **P2**
- ▶ guide de recommandations,
- ▶ processus de contrôle des projets.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par :

- ▶ l'amélioration du confort et de la sécurité des utilisateurs des transports publics,
- ▶ des mesures incitatives (politique de stationnement, aménagements favorables aux transports publics).

Amélioration de la vitesse commerciale des transports publics grâce à leur meilleure prise en compte au niveau des aménagements routiers.

Cohérence renforcée des politiques de mobilité menées au niveau cantonal et au niveau communal.

Amélioration du confort et de la sécurité des déplacements du quotidien au sein des localités.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Service des communes, Service des infrastructures.

Partenaires : communes.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Adaptation progressive des aménagements, en fonction des opportunités et des priorités.

Mise en conformité LHand des arrêts de bus d'ici 2023.

Impact financier

Optimisation des coûts d'exploitation des transports publics.

Coûts d'aménagement et de mise aux normes LHand des arrêts à évaluer.

Actions à coordonner

Coordination avec la réorganisation du réseau de bus. **03 05**

Démarche à court terme

Personne de référence, guide de recommandations.

A3 - Renforcement du lien entre les FM et les autres régions du canton

81

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui**
- 5.4 Stratégie de planification
- 5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

Principe

Politique active et concertée en faveur d'un renforcement du lien entre les Franches-Montagnes et les autres régions du canton, en synergie avec la création de liaisons ferroviaires CJ prolongées jusqu'à Delémont. **02**

Description

Principaux domaines d'action à considérer :

- ▶ choix de localisation des équipements publics (santé, formation, ...), **A1**
- ▶ promotion économique,
- ▶ promotion touristique (accès depuis la région bâloise et la France, entre autres). **C3**

Principaux moyens d'action :

- ▶ table ronde réunissant le SDT et les communes franc-montagnardes,
- ▶ mise à profit de la révision du plan directeur cantonal,
- ▶ valorisation du potentiel urbain des sites de gares, **A1**
- ▶ fiscalité favorable au développement souhaité.

Justification et résultats attendus

Renforcement du lien entre les Franches-Montagnes et les autres régions du canton grâce à des politiques convergentes d'organisation du territoire et d'offre de transports publics.

Création de conditions cadres contribuant à renforcer l'intérêt et la viabilité du projet de prolongement de la ligne CJ des Franches-Montagnes à Delémont.

Augmentation de la fréquentation de la ligne ferroviaire des CJ entre les Franches-Montagnes et Glovelier - Delémont.

Meilleure intégration cantonale de la population et de l'économie franc-montagnardes.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de l'aménagement du territoire.

Services cantonaux : Section de la mobilité et des transports, Services de l'économie, de la formation, de la santé publique.

Partenaires : communes franc-montagnardes, CJ, CTT.

Horizon et échéances

Révision du plan directeur cantonal.

Planification du prolongement de la ligne CJ des Franches-Montagnes à Delémont.

Impact financier

Amélioration de l'efficacité de la ligne CJ des Franches-Montagnes.

Coûts de mise en oeuvre à évaluer (adaptation des structures et procédures, incidences financières des choix de localisation des équipements, actions de promotion, adaptation de la fiscalité, ...).

Actions à coordonner

Projet de prolongement de la ligne CJ à Delémont. **02**

Démarche à court terme

Mise en place de la table ronde.

Modalités de coordination avec la révision en cours du plan directeur cantonal.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**

5.4 Stratégie de planification

P1 - Planification à deux niveaux

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**
 - 5.1 Stratégie d'offre
 - 5.2 Stratégie commerciale
 - 5.3 Stratégie d'appui
 - 5.4 Stratégie de planification**
 - 5.5 Stratégie de financement

Principe

Planification du développement des transports publics selon deux horizons, l'un opérationnel, l'autre prospectif.

Description

Planification opérationnelle quinquennale (rythme de la vie politique). **F1**

Conception directrice à 10-15 ans. **F1 F2**

Justification et résultats attendus

Bonne anticipation des développements souhaitables de l'offre et des infrastructures, et de leurs implications financières.

Horizon et échéances

Court terme.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : CFF, CJ, CarPostal.

Impact financier

Maîtrise améliorée de l'évolution des besoins de financement.

Actions à coordonner

Planification opérationnelle de la 1^{ère} phase de mise en oeuvre de la Conception directrice des transports publics (**O1** à **O8**) en cohérence avec l'évolution des moyens financiers (**F1** à **F3**).

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification**
- 5.5 Stratégie de financement

Principe

Mise à disposition des moyens organisationnels et humains pour la mise en oeuvre et la coordination des actions découlant de la CDTP.

Description

Cahier des charges "mobilité" de l'administration cantonale, en complément aux dispositions concernant la Section de la Mobilité et des Transports figurant à l'article 53 lettre e du Décret d'organisation du Gouvernement et de l'administration cantonale (RSJU 172.111) :

- ▶ mise en place des processus de consultation,
- ▶ mise sur pied et animation de cercles de travail spécifiques,
- ▶ recueil des besoins des différents types d'usagers,
- ▶ échange d'informations entre services,
- ▶ coordination avec les entreprises de transports.

Plus spécifiquement, en lien avec la CDTP :

- ▶ communication des avancées,
- ▶ recueil et traitement des doléances (clients, collectivités)
- ▶ anticipation des besoins d'accessibilité liés aux développements, **A1**
- ▶ suivi de la démarche qualité et appui pour la concertation interservices, **P4**
- ▶ pilotage de la démarche de mise en conformité LHand, avec les exploitants et les communes,
- ▶ pilotage de la table ronde en charge de définir de nouvelles sources de financement, **F1**
- ▶ pilotage du Groupe promo, **C3**
- ▶ pilotage du Groupe horaire, **P3**
- ▶ conduite du dialogue avec les communes, **A2**
- ▶ mise en place d'un GLCT, **P5**
- ▶ coordination intercantonale. **P6**

Justification et résultats attendus

Démarches facilitées de planification et de coordination.
Cohérence globale et efficacité renforcées des multiples actions menées en lien avec les transports publics.
Renforcement de la visibilité de l'action publique en la matière.
Meilleur sentiment d'écoute et de prise en compte des attentes, pour la population.
Dialogue facilité entre les entreprises et l'Etat sur les questions de mobilité.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.
Partenaires : (multiples).

Horizon et échéances

Actualisation du cahier des charges en fonction des phases de mise en oeuvre de la Conception directrice.

Impact financier

A évaluer.

Actions à coordonner

L'ensemble des actions de la Conception directrice.

Démarche à court terme

Actualisation du cahier des charges en fonction des actions prioritaires de la Conception directrice.

P3 - Groupe horaire

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification**
- 5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

Principe

Groupe de travail en charge de coordonner les aspects liés à l'horaire des transports publics, réunissant les représentants des services de l'Etat, des écoles, des acteurs du tourisme et de l'économie, des usagers.

Description

Ce "Groupe horaire" traite des problématiques suivantes :

- ▶ coordination avec les bassins et les horaires scolaires,
- ▶ coordination avec les besoins et les horaires spécifiques des activités touristiques et de loisirs, **C3**
- ▶ coordination avec les besoins des activités de service et commerciales et industrielles.

La mission du "Groupe horaire" pourra éventuellement être assurée via la Commission technique des transports (CTT), qui l'assure déjà en partie (auquel cas, élargissement du cahier des charges et de la composition de la CTT).

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par une meilleure adéquation de l'horaire des transports publics avec les besoins de la clientèle potentielle.

Optimisation des moyens financiers cantonaux et communaux consacrés aux transports de personnes par :

- ▶ la réduction des services de transports scolaires dédiés,
- ▶ l'amélioration des taux de subventionnement des lignes de transports publics (fort impact de la clientèle scolaire sur les valeurs de fréquentation déterminantes),
- ▶ la meilleure prise en compte des contraintes d'exploitation des transports publics (optimisation des rotations et des correspondances).

Meilleure prise en compte des attentes de la population et de l'économie.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Services de l'économie, de la formation, de la santé publique, Jura Tourisme.

Partenaires : CTT, CFF, CJ, CarPostal.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Impact financier

Optimisation des charges d'exploitation du réseau de transports publics.

Actions à coordonner

Coordination avec la mission de la CTT.

Coordination avec la réorganisation du réseau de transports publics. **01 03 04 05**

Démarche à court terme

Cahier des charges du "Groupe horaire".

Modalités de coordination avec la mission de la CTT.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification**
- 5.5 Stratégie de financement

Principe

Mise en place d'une démarche visant à assurer la qualité de l'offre de transports publics existante et planifiée, ainsi que la transparence et la cohérence des critères de définition de l'offre.

Description

Définition de critères qualité permettant d'apprécier la pertinence de l'offre existante ou planifiée, en particulier sur les aspects suivants :

- ▶ critère "clarté" : simplification et meilleure lisibilité des horaires (systématique de l'horaire, faible variabilité hebdomadaire et saisonnière, ...),
- ▶ critère "temps" : plus grande efficacité du système de transport (action sur les temps de parcours et de correspondances), prise en compte des attentes de la population en matière de temporalités (organisation de la vie professionnelle, facilitation de la vie de famille, accès aux services, vie nocturne et de loisirs), **P3**
- ▶ critère "solidarité" : prise en compte des enjeux d'autonomisation, d'égalité sociale et d'égalité territoriale (accès à la formation, aux emplois, aux loisirs, aux services ; réponse aux faibles revenus, aux PMR, aux jeunes ; réponse aux territoires excentrés),
- ▶ critère "coûts" : évolutions tarifaires corrélées aux étapes de développement majeures de l'offre ; suivi de la fréquentation sur les offres nouvelles, avec réévaluation si différence de plus de x% entre augmentation de l'offre et augmentation de la fréquentation après 2 ans.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par une meilleure adéquation de l'offre de transports publics avec les besoins de la clientèle potentielle.

Optimisation des dépenses en matière de transports publics par un suivi de l'adéquation entre l'offre, la fréquentation, les objectifs de service public et de qualité.

Meilleure prise en compte des diverses composantes de la société.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Services de l'action sociale et de l'économie, Section de l'aménagement du territoire.

Partenaires : CFF, CJ, CarPostal, CTT.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Impact financier

Optimisation du rapport coût/utilité des transports publics.

Actions à coordonner

Coordination avec la réorganisation du réseau de transports publics. **01 03 04 05**

Démarche à court terme

Définition affinée des critères et détermination des modalités de contrôle.

P5 - Groupement Local de Coopération Transfrontalière

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification**
- 5.5 Stratégie de financement

Principe

Création d'un GLCT des transports publics pour la planification et la gestion de lignes de transports publics transfrontalières.

Description

Domaines de collaboration à développer, entre autres :

- ▶ desserte ferroviaire d'accès à la gare de Belfort-Montbéliard TGV, **08**
- ▶ liaison bus entre Montbéliard et Porrentruy,
- ▶ offre P+R,
- ▶ extension de la desserte bus régionale ("bus agile") du Territoire de Belfort,
- ▶ produits tarifaires combinés, intégration dans la communauté tarifaire Vagabond.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par :

- ▶ la mise en place de solutions de mobilité adaptées aux besoins des pendulaires frontaliers,
- ▶ une connexion améliorée avec l'offre TGV (accessibilité du canton de/vers l'extérieur).

Intégration renforcée des offres de transport du canton et de France voisine.

Pilotage et partenaires

Pilotage (Suisse) : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Services de la coopération et de l'économie, Section de l'aménagement du territoire.

Partenaires : Région Bourgogne-Franche-Comté, Le Doubs, Territoire-de-Belfort, SNCF, SMTC, CTPM, CFF, CJ, CarPostal.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Réouverture de la ligne ferroviaire Delle - belfort.

Impact financier

A évaluer.

Actions à coordonner

Extension transfrontalière de la desserte ferroviaire. **01 08**

Extension transfrontalière de lignes de bus. **03**

Rabatement P+R sur les gares. **07**

Développements tarifaires. **C1 C2**

Démarche à court terme

Identification des domaines de collaboration à prioriser et des modalités de création d'un GLCT des transports publics.

Le GLCT "transports publics" créé en 2006 par les autorités locales françaises et suisses de la région genevoise, a pour mission de planifier, coordonner, développer et organiser l'offre de transports publics transfrontaliers dans toute l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Il réunit des partenaires institutionnels (Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, Région Rhône-Alpes, Communautés de communes de l'agglomération annemassienne, du genevois et du Pays de Gex, Cantons de Genève et de Vaud) et des opérateurs de transport (TPG, CFF, MGN, TPN, TAC, TER Rhône-Alpes).

Le GLCT a permis de compléter la tarification Unireso (un seul ticket pour emprunter tous les réseaux de transports publics du territoire transfrontalier). Il permet également une intégration renforcée de la gouvernance des transports publics dans l'agglomération transfrontalière (p. ex. lancement de marchés publics communs pour l'exploitation de lignes transfrontalières). Cette instance transfrontalière décisionnelle et opérationnelle regroupe en son sein toutes les autorités organisatrices de transport et peut développer ainsi des missions de planification et de coordination générale sur l'ensemble du bassin.

Le GLCT relève du droit français, du fait de sa localisation en France. Il a la compétence de lancer des appels d'offres de natures autres que l'exploitation de transports publics (p. ex. étude P+R du bassin franco-valdo-genevois). Il dispose d'un administrateur à plein temps. Chaque AOT alimente le budget du GLCT selon le coût effectif des lignes de transports publics transfrontalières transmis au GLCT.

P6 - Coordination intercantonale

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Principe

Promotion active et concertée avec les cantons voisins, en vue de développer et pérenniser l'offre de transports publics d'importance nationale intéressant le canton du Jura.

Coordination intercantonale suivie des développements de l'offre de transports publics et de sa commercialisation.

Description

Plateforme de coordination suivie avec les cantons voisins :

- ▶ étude commune des adaptations nécessaires des infrastructures pour garantir la compétitivité et pérenniser la ligne nationale du Jura, **08**
- ▶ lobbying concerté pour la pérennisation de la ligne nationale du Jura et la liaison avec l'Arc lémanique et l'aéroport de Genève, **08**
- ▶ approche partagée des développements et extensions de l'offre de transports publics desservant le canton (types de produits, structure de l'horaire, priorités d'interconnexions, etc.). **01 02 08**
- ▶ extension de la zone tarifaire Vagabond. **C1**

Justification et résultats attendus

Prise en compte des objectifs cantonaux dans les choix de développement de l'offre nationale.

Cohérence supra-cantonale du développement et de la commercialisation de l'offre.

Amélioration des conditions cadres du développement économique et des synergies dans la formation par l'amélioration de l'accessibilité extérieure.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Partenaires : Conférence des transports de Suisse occidentale, Conférence des transports du Nord Ouest de la Suisse, Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Neuchâtel, Soleure.

Horizon et échéances

Poursuite, renforcement et inscription sur le long terme des collaborations.

Echéances de la planification fédérale (FIF).

Impact financier

A évaluer (optimisation de l'offre, extension de la communauté tarifaire).

Actions à coordonner

Développement du RER jurassien. **01 02 08**

Développements tarifaires. **C1**

Démarche à court terme

Identification des domaines de collaboration à renforcer et approfondissement des relations intercantionales, en particulier dans le cadre de la Conférence des transports de Suisse occidentale et de la Conférence des transports du Nord Ouest de la Suisse.

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Principe

Création d'un observatoire cantonal recueillant et valorisant l'ensemble des données relatives à la mobilité.

Description

Organisation de la collecte et maintien à jour des données statistiques concernant l'évolution passée et actuelle de la mobilité à l'échelle du bassin de vie jurassien, en particulier :

- ▶ caractéristiques des réseaux de transport,
- ▶ offre de transport,
- ▶ demande de déplacements (flux, volumes, motifs, etc.),
- ▶ bilan financier,
- ▶ données socio-économiques et territoriales.

Entre autres, coordination du recueil et de la valorisation des données :

- ▶ des exploitants de transports,
- ▶ du Microrecensement transports,
- ▶ de la relation clientèle.

Etablissement de diagnostics et d'éléments d'aide à la décision, p. ex. pour les besoins de la démarche qualité (analyse périodique sur la base des critères définis). **P4**

Justification et résultats attendus

Connaissance améliorée et quantifiée du fonctionnement de l'offre de transport, et de son adéquation avec les besoins et avec les objectifs de desserte définis.

Meilleure anticipation des développements ou ajustements souhaitables de l'offre de transport.

Meilleur sentiment d'écoute et de prise en compte des attentes, pour la population.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Service du développement territorial.

Services cantonaux : SIT-Jura, Fondation interjurassienne pour la statistique.

Partenaires : CTT, services statistiques des cantons voisins, OFS, CFF, CJ, CarPostal.

Horizon et échéances

A développer prioritairement en fonction des besoins des transports publics, à élargir à terme à l'ensemble des moyens de déplacement voire aussi au développement territorial en général.

Impact financier

A évaluer.

Actions à coordonner

Démarche qualité. **P4**

Démarche à court terme

Définition des modalités de création et de financement d'un observatoire de la mobilité et de son cahier des charges prioritaire à court terme.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action
- 5. Fiches d'action**

5.5 Stratégie de financement

F1 - Un financement durable, solidaire et incitatif

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

Principe

Détermination de nouvelles sources de financement de l'offre de transports publics et de l'infrastructure, ainsi que des structures de gestion de ces ressources, sur la base d'une approche durable, solidaire et incitative.

Description

Constitution d'une table ronde technique et politique en charge de :

- ▶ proposer de nouvelles sources de financement de l'offre,
- ▶ définir une contribution extraordinaire pour la réalisation du RER jurassien, en complément ou en anticipation de la contribution fédérale, **F2**
- ▶ explorer les modalités d'un fond alimenté par les sources de financement de l'offre actuelles et nouvelles,
- ▶ mettre au point les bases légales nécessaires.

Diverses sources peuvent être explorées pour le financement de l'offre de transports publics, par exemple :

- ▶ les contributions territoriales (cf. contribution des propriétaires fonciers aux frais d'équipement), p. ex. en appui des objectifs du développement territorial, **A1**
- ▶ les contributions immobilières, p. ex. pour orienter les projets selon les objectifs du développement territorial,
- ▶ les contributions liées au tourisme et aux loisirs (cf. taxe de séjour, billets des manifestations, ...), p. ex. en appui d'une stratégie de promotion, **C2 F3**
- ▶ les contributions routières et liées à l'automobile,
- ▶ les contributions individuelles (cf. déductions fiscales),
- ▶ les contributions des entreprises, p. ex. en appui des plans de mobilité (cf. "versement transport" en France),
- ▶ la clientèle des transports publics (politique tarifaire),
- ▶ le sponsoring, etc.

Justification et résultats attendus

Obtention du financement nécessaire au développement de l'offre préconisé par la Conception directrice.

Financement de l'infrastructure n'affectant pas le budget de fonctionnement des transports publics.

Répartition plus solidaire du coût du transport public grâce à une assiette de financement élargie.

Dispositifs de financement favorisant une meilleure prise en compte des transports publics dans le développement territorial et dans les choix de mobilité.

Amélioration des conditions cadres du développement économique par un financement solide et équilibré des transports.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Section de l'aménagement du territoire, Services des contributions et de l'économie, Promotion économique, Office des véhicules, Jura Tourisme.

Partenaires : communes, Chambre de commerce et d'industrie, autres acteurs intéressés.

Horizon et échéances

A coupler avec les grandes étapes de mise en oeuvre de la conception directrice.

Délais liés à la modification éventuelle de lois et règlements d'application (LCAT pour la taxe d'équipement, révision de la fiscalité pour les déductions fiscales, etc.).

1. Cadre et démarche

2. Diagnostic

3. Principes et objectifs

4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

5.1 Stratégie d'offre

5.2 Stratégie commerciale

5.3 Stratégie d'appui

5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement**Impact financier**

A évaluer.

Les disponibilités financières cantonales demeurent réservées, ainsi que celles de la Confédération et des communes. Il en va de même des processus budgétaires et décisionnels en la matière.

Actions à coordonner

Coordination avec la réorganisation du réseau de transports publics. **O1 O3 O4 O5**

Prise en compte des transports publics comme critère d'orientation majeur de la planification territoriale. **A1**

Cantonisation des contributions des entreprises et des frontaliers. **A1**

Contribution fédérale aux infrastructures. **F2**

Création du Pot Promo. **F3**

Renforcement de l'intégration tarifaire. **C2**

Création du Pass Jura Tout Compris. **C2**

Démarche à court terme

Constitution de la table ronde, définition des besoins prioritaires et exploration des options envisageables.

F2 - Contribution fédérale aux infrastructures

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement

Action essentielle

Principe

Inscription dans le FIF des infrastructures nécessaires au développement des transports publics sur le canton.

Description

Etude et présentation à la Confédération des investissements nécessaires au niveau cantonal pour l'amélioration de l'offre de transports publics.

Démarche de collaboration intercantonale pour défendre ces mesures auprès de la Confédération. **P6**

Mesures potentiellement concernées :

- ▶ prolongement de la ligne CJ des Franches-Montagnes à Delémont. **O2**
- ▶ amélioration de vitesse de la ligne CJ des Franches-Montagnes. **O2**
- ▶ nouveaux points de croisement pour le développement du RER jurassien. **O1**
- ▶ adaptation des infrastructures visant à pérenniser la ligne nationale du Jura. **O8**

Justification et résultats attendus

Intégration des priorités cantonales dans la vision stratégique de la Confédération.

Amélioration des conditions cadres du développement économique par un soutien fédéral au développement des infrastructures cantonales.

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports.

Services cantonaux : Trésorerie générale.

Partenaires : CFF, CJ, Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Neuchâtel, Soleure.

Horizon et échéances

Echéances de la planification fédérale (FIF).

Impact financier

Limitation des investissements à charge du canton.

Actions à coordonner

Développement du RER jurassien. **O1 O2 O8**

Processus de planification. **P1**

Coordination intercantonale. **P6**

Démarche à court terme

Etudes et établissement des dossiers de présentation des mesures pour l'inscription au FIF.

1. Cadre et démarche
2. Diagnostic
3. Principes et objectifs
4. Stratégie d'action

5. Fiches d'action

- 5.1 Stratégie d'offre
- 5.2 Stratégie commerciale
- 5.3 Stratégie d'appui
- 5.4 Stratégie de planification

5.5 Stratégie de financement**Action phare****Principe**

Création d'un fonds pour le financement des opérations de promotion des transports publics et des mesures d'encouragement temporaires à leur utilisation auprès de clientèles potentielles ciblées.

Description

Développement d'offres promotionnelles, entre autres :

- ▶ manifestations touristiques et événementielles incluant le transport, **C3**
- ▶ sponsoring de l'acquisition d'abonnements de transports publics par les entreprises, sous conditions (établissement d'un plan de mobilité, etc.), **C3**
- ▶ offres "découverte" (1^{er} abonnement gratuit pour le jeune adulte, le nouvel arrivant, ...).

Sources de financement à explorer :

- ▶ intégration du transport dans le prix du billet de la manifestation,
- ▶ affectation d'une partie de la taxe de séjour, **F1**
- ▶ sponsoring par les entreprises,
- ▶ sponsoring publicitaire.

Justification et résultats attendus

Augmentation de la fréquentation par :

- ▶ un accès simplifié aux transports publics pour les non-habités (situations exceptionnelles, nouveaux utilisateurs, etc.),
- ▶ la captation et la fidélisation de nouveaux clients au travers d'une découverte et d'une expérimentation facilitées de l'offre de transports publics.

Implication accrue des acteurs du tourisme/loisirs et des entreprises dans le développement et la promotion de solutions de mobilité ciblées.

Contribution à l'intégration des nouveaux arrivants (habitants, entreprises).

Pilotage et partenaires

Pilotage : Section de la mobilité et des transports

Services cantonaux : Jura Tourisme, Promotion économique, Service de la population.

Partenaires : organisateurs de manifestations, sponsors privés, CFF, CJ, CarPostal.

Horizon et échéances

Faisabilité rapide selon implication des partenaires.

Impact financier

A évaluer.

Actions à coordonner

Groupe promo. **C3**

Nouvelles sources de financement. **F1**

Prise en compte de la démarche actuelle PlanB.

Démarche à court terme

Définition des actions prioritaires et exploration des sources de financement envisageables.