

# LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

## M.01

---

### CONTEXTE

De par sa position géographique à l'interface de plusieurs régions, le canton du Jura est concerné par une grande diversité de démarches de planification et de financements à l'échelle nationale et internationale. Le découpage territorial de la planification supérieure (Suisse du Nord-Ouest / Suisse occidentale / Arcjurassien / Raccordement LGV) implique en particulier une coordination étroite des projets touchant le territoire cantonal, tout en restant 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.

Les relations en transports publics vers l'extérieur soutiennent particulièrement le développement du canton et son intégration économique et sociale au reste du pays ainsi qu'au niveau international. Les échanges sont intensifiés par une offre de qualité et l'attractivité économique et touristique du canton augmente. Le canton du Jura cherche alors à développer et à améliorer les relations en transports collectifs vers l'extérieur de son territoire. Dans cette optique, la ligne Genève-Bienne-Delémont-Bâle, liaison nationale de premier ordre inscrite dans le Projet de territoire Suisse, joue un rôle essentiel.

Concernant les échanges pendulaires avec l'extérieur, des solutions doivent être intégrées afin de maîtriser durablement les flux frontaliers quotidiens vers les pôles régionaux du canton. Le pôle régional de Delémont est orienté vers Bâle et Bienne, alors que Saignelégier et Les Franches-Montagnes sont pour leur part nettement orientés vers La Chaux-de-Fonds. Par rapport aux mouvements pendulaires, 7'213 frontaliers sont actifs sur le marché du travail jurassien en 2015 (Office fédéral de la statistique - OFS, 2015). Porrentruy est le principal pôle d'attraction, alors que Delémont et Saignelégier attirent un nombre de frontaliers sensiblement inférieur. Toutefois, pour les Franches-Montagnes, ces échanges frontaliers apparaissent plus importants que les échanges pendulaires avec les autres régions voisines.

### ENJEUX

#### *Affirmation de la place du canton au niveau national*

Il convient d'assurer une connexion de qualité du Jura avec les régions voisines et l'offre (inter-) nationale. Dans ce domaine, la plupart des décisions sont prises au plan national mais le canton se doit d'intervenir pour que ses besoins soient pris en considération dans les processus de planification (PRODES 2030 et suivants). Une promotion active et concertée avec les cantons voisins doit être menée, en vue de développer et de pérenniser l'offre de transports publics d'importance nationale intéressant le canton du Jura. Les structures et les processus de planification des transports publics sont optimisés en vue d'assurer la coordination avec les multiples acteurs concernés à l'extérieur du territoire et de disposer d'un interlocuteur unique facilitant les démarches. Enfin, une coordination intercantonale suivie des développements de l'offre de transports publics et de sa commercialisation doit être privilégiée.

#### *Renforcement et amélioration des connexions vers l'extérieur*

Le canton entend développer des liaisons structurantes vers les quatre pôles voisins (Bienne, Bâle, Belfort et La Chaux-de-Fonds) et proposer des liaisons de rabattement efficaces sur les nœuds IC-IR (Bienne et Bâle) et à la gare Belfort-Montbéliard TGV. A ce propos, la ligne Genève-Bienne-Delémont-Bâle par le Pied du Jura ainsi que la ligne Delémont-Porrentruy-Belfort / Montbéliard TGV avec son ouverture sur le réseau européen à grande vitesse et ses fonctions de dessertes interrégionales constituent l'ossature du réseau de transports publics du canton du Jura et assurent sa connexion aux réseaux d'ordre supérieur. Les enjeux pour ces deux axes se posent en matière de fréquence (la cadence à la ½ heure doit être généralisée et pérennisée), de coordination et correspondance avec les autres lignes, de temps et de vitesse de parcours. La réouverture de la ligne Delle-Belfort permet également d'améliorer le raccordement de la Suisse et du canton du Jura au réseau européen de trains à grande vitesse. De plus, les liaisons avec la France pourraient s'accroître encore davantage avec la réalisation d'une ligne de bus entre Montbéliard et Porrentruy. Enfin, le renforcement de l'axe

## **LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS** **M.01**

---

transjurassien reliant Bâle à la Chaux-de-Fonds par la pose d'un 3<sup>ème</sup> rail entre Glovelier et Delémont, et des réflexions menées sur le rebroussement de la Combe-Tabellon contribuent également à améliorer l'offre en transports publics dans les Franches-Montagnes, en direction des Montagnes neuchâtelaises et de Bâle.

### *Extension des communautés tarifaires*

Concernant la communauté tarifaire Vagabond, ses modalités sont étudiées afin de renforcer les connexions avec les régions voisines, en direction de Bâle, de Moutier-Bienne, de Tramelan-Tavannes, de La Chaux-de-Fonds et de Belfort-Montbéliard TGV. Pour l'heure, cet abonnement couvre l'ensemble du territoire cantonal et inclut les centres voisins de Moutier et Tramelan. Des offres combinées avec les réseaux voisins (TNW - Bâle, Onde Verte - Neuchâtel, Libero - Berne, CTPM - Pays de Montbéliard et Optymo - Territoire de Belfort) et un chevauchement des périmètres de validité doivent permettre de répondre en partie aux besoins de la clientèle.