

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

LIGNE DIRECTRICE
MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Service de l'enseignement
Délégué aux affaires communales
Office fédéral des transports (OFT)

OBJECTIFS

- Améliorer l'accessibilité et la mobilité interne du canton par les transports publics ;
- Favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics ;
- Stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et des infrastructures adaptées ;
- Valoriser l'attractivité économique et touristique du canton.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Afin de garantir et de renforcer ses liaisons internes par les transports publics, le canton du Jura vise à :
 - a) compléter l'offre IR/RE par des trains régionaux (R) afin de tendre vers un service « RER jurassien », avec l'objectif d'une cadence de 15' entre Delémont et Porrentruy et de 30' entre La Chaux-de-Fonds, Saignelégier et Delémont.
 - b) disposer d'au moins une offre cadencée à l'heure la journée ainsi que d'un service le soir et le week-end sur les autres lignes de chemins de fer (Porrentruy-Boncourt, Porrentruy-Bonfol, Le Noirmont-Tavannes).
 - c) créer des liaisons ferroviaires CJ directes prolongées jusqu'à Delémont afin de renforcer le lien entre les Franches-Montagnes et les autres régions du canton.
 - d) développer les 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 le cœur de pôle ;
 - de répondre à la fois aux besoins d'accès à la gare et aux besoins de déplacements à l'échelle du périmètre du pôle régional.
 - e) renforcer l'offre en transports publics en soirée et le week-end sur le réseau de bus.
 - f) viser un rabattement des bus sur le réseau ferré dans les pôles régionaux et les pôles industriels relais afin de soutenir la dynamique en cours.
 - g) proposer des solutions alternatives visant à assurer une possibilité de transports tous les jours de la semaine et du matin au soir :

VOIR AUSSI

M.01

M.01

U.01.1

Version	Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018
		24.10.2018	01.05.2019

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

- dans les villages et hameaux ne bénéficiant pas de desserte régulière en transports publics ;
- dans les gares permettant l'accès à des sites touristiques (ou fréquentées par les visiteurs), en complémentarité de la desserte bus régulière de rabattement.

Ces solutions sont développées afin de renforcer la multi-modalité et la réduction de l'usage d'un transport individuel motorisé dans les villages mal desservis. La promotion d'un système de covoiturage, d'autopartage, de vélos en libre-service, de bus citoyen ou sur appel est étudiée.

- h) mettre en place une offre de transport la nuit, en particulier pour les vendredis et les samedis soirs au départ des cœurs de pôle de Delémont et de Porrentruy. Les villes voisines de La Chaux-de-Fonds et de Moutier sont intégrées au réseau.
- i) coordonner la planification des cercles scolaires ainsi que les arrêts et les horaires des transports publics. La demande scolaire est intégrée si possible dans les transports régionaux, sans remettre en cause un service attractif pour tous (pas d'adaptation systématique aux horaires scolaires, continuité de la chaîne des transports).
- j) renforcer l'intégration tarifaire afin de favoriser une utilisation facilitée des transports publics sur l'ensemble du territoire, par une politique tarifaire simple et attractive.
- k) intégrer les constructions liées aux transports publics (abris, gares, mobilier urbain, etc.) aux sites et les construire en privilégiant, dans la mesure du possible, le bois local.
- l) renforcer et optimiser l'offre en transports publics en direction des infrastructures et des équipements qui concentrent de nombreux utilisateurs ou emplois, en particulier les centres de loisirs, les centres commerciaux et les zones d'activités d'intérêt cantonal.

U.03.1
U.04

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) définit des standards de qualité des prestations dans les régions où le service minimal s'applique ;
- b) élabore un concept pour différentes formes d'exploitation visant à minimiser les coûts tout en assurant les services définis dans les principes (optimisation des moyens) ;
- c) propose des mesures d'optimisation entre l'organisation scolaire et la desserte en transports publics visant à minimiser les coûts en collaboration avec le Service de l'enseignement ;
- d) procède à une analyse selon les secteurs spécifiques et met en évidence les dysfonctionnements et les potentiels d'amélioration ;
- e) évalue les problèmes en fonction des données territoriales (répartition de la population, des services et des écoles), du système même des transports et de l'organisation scolaire ;
- f) met en place une communauté tarifaire intégrale ;

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

- g) produit régulièrement des indicateurs concernant l'utilisation, le financement et la qualité des transports publics.

NIVEAU REGIONAL

Les régions :

- a) évaluent l'offre en transports publics et formulent des propositions pour l'amélioration de leur desserte ;
- b) déclinent les principes définis dans la présente fiche dans leurs planifications régionales.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes :

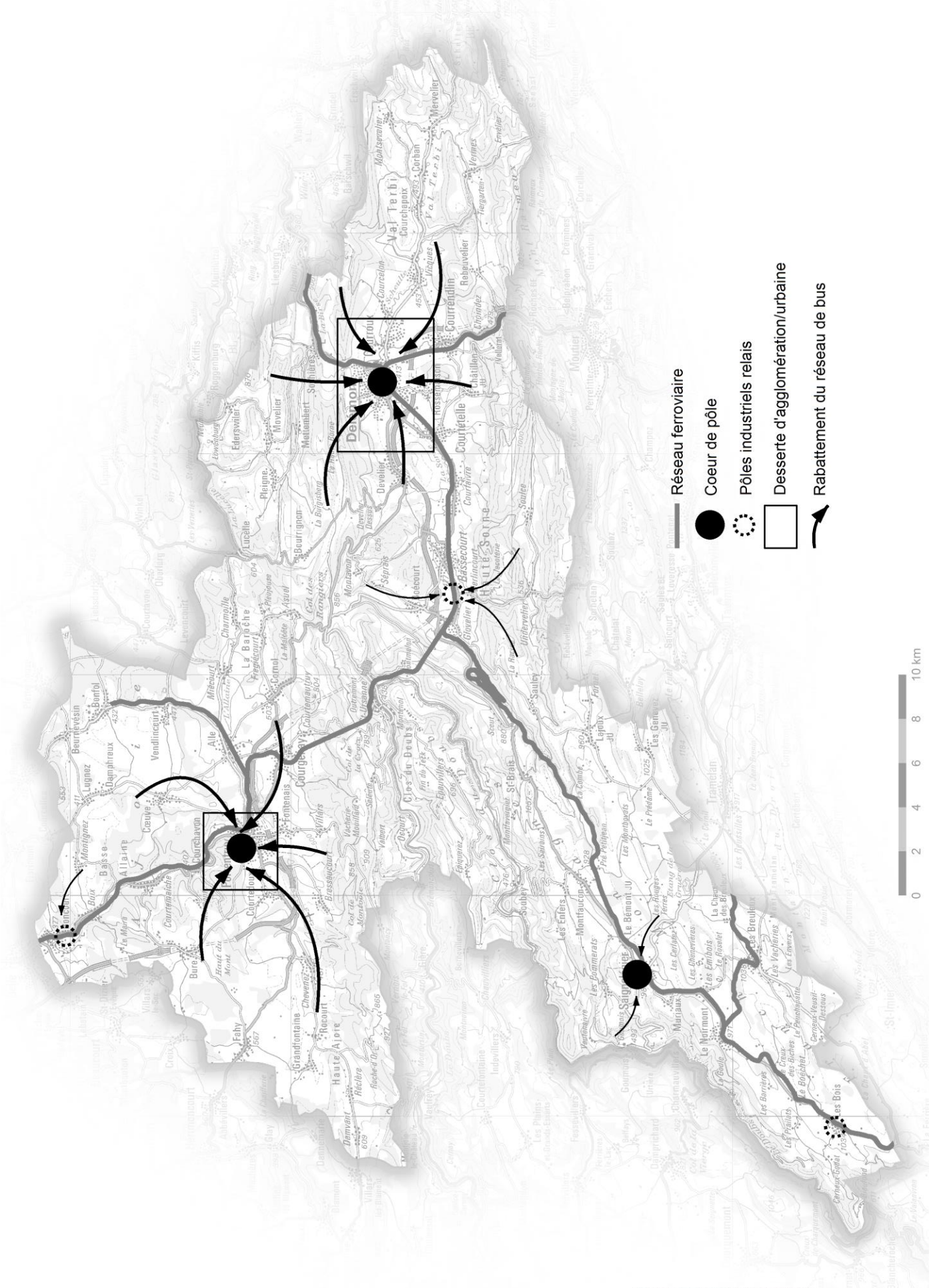
- a) appliquent dans leur planification locale, les principes définis dans la conception directrice des transports publics ;
- b) procèdent à une consultation auprès du Service de développement territorial pour évaluer la compatibilité des projets locaux avec les infrastructures ferroviaires et de bus ;
- c) aménagent les arrêts de bus principaux en conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand - RS 151.3) et garantissent leur accessibilité au niveau de la mobilité douce.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Chemins de fer du Jura (2007), Raccordement des CJ à Delémont, Projet 3ème rail – rapport d'actualisation et de synthèse des études.
- Conférence des transports de Suisse occidentale (2014), rapport de la région de planification Ouest / CTSO Prodes 2030, développement de l'offre ferroviaire régionale.
- STEP Ausbauschrift 2030 (2014), Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz.
- République et Canton du Jura (2016), Conception directrice des transports publics, Delémont.

INDICATEURS DE SUIVI

- Taux d'utilisation des transports publics dans les déplacements quotidiens
- Taux de zones à bâtir bénéficiant d'une desserte bonne ou satisfaisante par les transports publics



Réseau ferroviaire

Coeur de pôle

Pôles industriels relais

Desserte d'agglomération/urbaine

Rabattement du réseau de bus



Source: Office fédéral de topographie