

# Pour des transports publics jurassiens de qualité pour les usager·ères

## Considérant :

- la desserte en transports publics insuffisante ;
- la desserte inégale à l'échelle cantonale ;
- les tarifs des transports publics cantonaux trop élevés ;
- l'absence de politique d'investissement visant à réduire l'impact carbone de la flotte de véhicules de transport public ;
- la surprenante exigence du Gouvernement de faire repeindre la carrosserie des cars postaux en rouge et blanc, engageant ainsi des dépenses ostentatoires et sans effet sur la qualité de la prestation ;

## le PSJ décide :

- d'utiliser tous les moyens à sa disposition pour améliorer la qualité des transports publics jurassiens, soit :
  - l'amélioration de la couverture géographique de la desserte ;
  - l'amélioration des horaires (fréquence et période couverte) ;
- de s'engager par tous les moyens à sa disposition, y compris une initiative populaire cantonale, à faire que de la communauté tarifaire jurassienne (vagabond) comprenne une seule zone et que le tarif soit diminué au niveau de celui de la communauté tarifaire unireso.

## Personnes de contact :

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

*Projet de résolution de la JSJ et du PSJ 60+ approuvée par la JSJ le XX.XX.XXXX et par le PSJ60+ le YY.YY.YYYY.*

## Exposé des motifs :

### Qualité des transports publics

La politique actuelle des transports publics jurassiens (opérés par les CFF, CarPostal et les CJ) est insatisfaisante. À quelques exceptions près, l'offre de transports publics est largement insuffisante tant au niveau de la desserte, de la fréquence que de la plage horaire. À titre d'exemple on relève que les districts de Porrentruy et des Franches-Montagnes n'ont quasiment pas de couverture en transports publics après 20h00. La situation actuelle n'encourage pas les habitant·es du canton à utiliser régulièrement les transports publics tant pour les déplacements professionnels que pour les autres activités comme faire les courses ou les loisirs. L'amélioration de la desserte, de la fréquence et des plages horaires est un pré-requis pour favoriser un transfert modal.

Sachant que la densité de population est plutôt faible, il est nécessaire d'envisager d'autres pistes que les lignes fixes, comme par exemple des bus sur appel et des ramassages scolaires. À plus long terme, la création d'une régie publique des transports publics jurassiens (à l'image de la Basler Verkehrsbetriebe - BVB à Bâle ou des transports publics genevois - TPG à Genève) doit être explorée.

Alors que la question de l'empreinte carbone est une question centrale depuis déjà de nombreuses années, il est pour le moins étonnant qu'aucune réflexion ne soit menée (ou si il y en a, elle est tellement confidentielle que rien ne transparaît) quant à la réduction de celle-ci. Il n'y a pas que l'acquisition de véhicules de transports publics électriques qui a un impact ; des mesures comme des horaires cadencés, des efforts de desserte pour favoriser l'usage du train, la mise en place de bus sur appel sur l'ensemble du territoire cantonal permettant ainsi aux usager·ères de rejoindre les lignes de bus ou de train, etc. doivent être instaurées.

Aujourd'hui, les voitures sont inutilisées pendant 95% de leur existence et, pendant les heures de pointe, elles ne

Pour des transports publics jurassiens de qualité pour les usager·ères

sont occupées en moyenne que par 1,1 personne. Selon l'Office fédéral de l'énergie, les voitures de tourisme nouvellement immatriculées en 2019 consomment 6.18 l/100 km. En se basant sur cette valeur (qui sous-estime la consommation moyenne de l'ensemble du parc automobile en Suisse), un bus ou un car consomme environ 30 l/100 km. Cela signifie qu'à partir de 5 personnes dans un bus, la consommation par personne devient inférieure à celle en véhicule individuel.

La construction d'un véhicule électrique a une empreinte carbone au moins équivalente à celle d'un véhicule thermique. En revanche, la différence est évidente à l'utilisation. On peut encore ajouter que la diminution des émissions locales des gaz à effets de serre et des particules fines améliore la qualité de l'air et réduit la détérioration des sols. Il est donc urgent de ne plus acquérir de véhicules thermiques.

## Tarifs des transports publics

Le découpage actuel en 15 zones et les tarifs appliqués par la communauté tarifaire vagabond sont répulsifs (abonnement annuel pour 5 zones et plus adulte à 1503 francs et jeunes jusqu'à 25 ans à 1134 francs) et n'incitent certainement pas à utiliser les transports publics. Une révision à la baisse est également un prérequis pour favoriser le transfert modal. Pour reprendre les 2 exemples précédents, l'abonnement annuel adulte de TNW (communauté tarifaire du nord-ouest de la Suisse) est de 670 francs avec un réseau s'étendant sur les cantons BS et BL et une partie des cantons SO et AG (pour les jeunes jusqu'à 25 ans et les personnes à l'AVS de 530 francs) et l'abonnement annuel unireso de CHF 500.- avec un réseau s'étendant sur l'ensemble du canton de Genève (pour les jeunes jusqu'à 25 ans et les personnes à l'AVS de 400 francs).

La gratuité des transports publics, c'est à dire un financement par le biais de la fiscalité et/ou par les employeurs, doit être mise en place. Déjà en 2002, un rapport du National Center for Transportation Research (USA)<sup>1</sup> indiquait que le nombre d'usager·ères a tendance à augmenter avec la gratuité. La gratuité sans amélioration de l'offre aura probablement un effet limité, raison pour laquelle cette mesure doit être mise en place parallèlement au développement des transports publics tel que mentionné précédemment.

De nombreuses villes et États en Europe et dans le monde ont instauré la gratuité des transports publics. À titre illustratif, on peut citer Monte Carmelo (Brésil) depuis 1994, Dunkerque (France) depuis 2018 (gratuité le week-end dès 2015), l'Estonie depuis 2018 et le Luxembourg depuis 2020.

En Suisse romande, plusieurs initiatives sont en cours. À Fribourg, le Conseil d'État a considéré que l'initiative était invalide car contraire au droit supérieur (Constitution fédérale, art. 81, al 2). Le Grand Conseil fribourgeois a suivi la recommandation du gouvernement et invalidé l'initiative. Les initiant·es ont fait recours : l'affaire est donc pendante au Tribunal fédéral. À Neuchâtel, le Grand Conseil a rejeté l'initiative et sera donc soumise à votation sans contre-projet. Dans le canton de Vaud, l'initiative cantonale pour des transports publics gratuits a été déposée en janvier 2022. À Genève, l'initiative a été déposée en juillet 2022.

En 2019 dans le canton du Jura, le financement des transports publics par les collectivités publiques (canton et communes) s'élève à 10.5 millions de francs. Les usager·ères paient la somme de 16.9 millions de francs (billets individuels et abonnements). Un effort supplémentaire de la part des collectivités publiques est indispensable. Par exemple la suppression des déductions fiscales liées aux déplacements permettraient de dégager une recette supplémentaire de 2.68 millions de francs. Il serait au minimum nécessaire de réduire le montant maximum de la déduction à celui correspondant au prix de l'abonnement annuel vagabond.

Dans le contexte actuel du canton du Jura, la gratuité des transports publics relève probablement de l'utopie, par contre la baisse des tarifs et le passage à une seule zone seront de nature à améliorer l'attractivité tout en prenant en compte que l'usage des transports privés motorisés ne pourra diminuer durablement qu'avec l'amélioration de la desserte et des horaires.

## Conclusion

Le développement des transports publics et la baisse massive des tarifs des titres de transport rendront ceux-ci nettement plus attractifs, favoriseront le transfert modal permettant à terme une diminution du trafic individuel motorisé et réduiront l'empreinte carbone de la mobilité.

Cette diminution permettra aux professionnels, en particulier les artisans qui doivent se déplacer en véhicule motorisé chez leurs clients, de réduire la durée de leurs trajets et d'avoir ainsi plus de temps à disposition pour répondre aux demandes de leurs clients, favorisant ainsi le tissu économique local.

---

<sup>1</sup> Jennifer S. Perone, « Advantages and Disadvantages of Fare-Free Transit Policy », NCTR Report Number: NCTR-473-133, BC137-38.