



Un grand soin est apporté à la planification des correspondances.



Des feux au vert pour les transports publics

L'offre en transports publics dans le canton du Jura s'est étoffée depuis décembre dernier. S'il est encore un peu tôt pour tirer un vrai premier bilan, les chiffres sont d'ores et déjà satisfaisants et la nouvelle identité visuelle MOBIJU s'est fait sa place dans le paysage régional. Le point avec David Asséo, délégué aux transports.

TEXTE: MIREILLE CHÈVRE
PHOTOS: STÉPHANE GERBER

On en revient aux chiffres d'avant Covid, déclare le délégué aux transports David Asséo. Néanmoins, on attend quatre ou cinq mois consolidés pour se prononcer car quand on met une offre en place, les changements de comportement demandent un peu de temps, précise-t-il. Pour l'heure, on est agréablement satisfait. C'est que la période Covid est venue bouleverser en partie la donne, avec notamment le télétravail, le

recours aux visioconférences et la recommandation de ne plus devoir recourir aux transports publics qui a prévalu en 2020, puis le port du masque. C'était la grande inconnue, témoigne David Asséo.

Les chiffres disponibles ne concernent actuellement que l'agglomération de Delémont. La ligne 2 qui relie le Cras-des-Fourches, la gare, la zone industrielle de la Communauté à Courtételle, apparaît comme la ligne phare. Les premiers signaux sont positifs et on va continuer de les observer, fait remarquer David Asséo. On aura bientôt les chiffres des mouvements de voyageurs pour chaque arrêt.

Planifier les correspondances

Si cette ligne est particulièrement scrutée, c'est qu'avec le nouvel horaire elle offre la possibilité pour un maximum de personnes travaillant dans cette zone – entre 3000 et 4000 – de s'y rendre tous les quarts d'heure ou demi-heure en bus, en combinaison ou non avec un

trajet en train. En passant du train au bus à Courtételle, les employés arrivant de l'ouest du canton – Haute-Sorne, Ajoie, Franches-Montagnes et France voisine – gagnent jusqu'à un quart d'heure par trajet. Le canton apporte beaucoup de soin au bon fonctionnement des correspondances et à la qualité de la chaîne des transports, argumente ainsi le délégué aux transports. On réfléchit en réseau.

D'autant qu'il y a une volonté politique de favoriser le transport modal via le bus et le train mais aussi la mobilité douce, soit à pied, à vélo voire à trottinette. Alors que la part modale – le pourcentage des km effectués en transports publics par les Jurassiens en une année en comparaison des autres modes de transport – se montait à 12% en 2000, elle est grimpée à 19% en 2015 alors qu'elle se chiffrait en moyenne suisse à 23%. L'objectif, ambitieux, est d'atteindre les 25% en 2030, ponctue David Asséo. Avec à la clé une diminution de la pollution, mais aussi des nuisances sonores et des bouchons qui se forment chaque jour sur l'autoroute ou à l'entrée des villes.

Libérer les parkings pour s'agrandir

L'un des leviers à la Communauté est le dialogue avec les



Le Jura a fait oeuvre de pionnier. C'est la première fois qu'une identité visuelle a été pensée à l'échelle d'un canton.

employeurs, qui sont incités à favoriser le recours aux transports publics notamment avec le JobAbo, un abonnement Vagabond aux tarifs avantageux. Corollaire, les places de parc ainsi libérées peuvent servir à une extension des locaux. Souvent, il ne reste de terrain que celui-là, constate David Asséo. Covoiturage, transports publics, c'est moins de voitures et donc moins de bouchons ce qui est un plus pour ceux, en particulier les artisans, qui n'ont pas d'alternative à la voiture.

Le canton mène depuis longtemps une politique axée sur l'offre, explique encore le délégué aux transports. La densification s'est faite au fil du temps. On a doublé l'offre en 20 ans et grâce à cela on compte deux fois plus de personnes dans nos bus et nos trains alors que le nombre d'habitants a peu augmenté. Reste que les moyens sont limités et que des choix doivent être faits en particulier là où l'utilisation des prestations est faible. Par exemple, l'offre a été réduite récemment dans trois secteurs: le quartier des Sources à Delémont, la desserte de Courcelon et une partie de la Haute-Ajoie, à Damvant et Réclère, énumère David Asséo. Cela a réagi fortement. Mais les plaintes

ont été entendues et des solutions sont recherchées là où c'est possible. «Nous ne sommes pas sourds aux remarques de la clientèle», rassure-t-il. De manière générale, les modifications du réseau se font étape par étape. En 2018, l'accent avait été mis sur les trains avec la mise en place du RER Delémont-Porrentruy, avec des cadences exactes à la demi-heure, qui ont eu un effet immédiat sur l'attractivité de l'offre, et la population en a de suite saisi le bien-fondé: la fréquentation a rapidement et fortement progressé.

MOBIJU, une identité cantonale

Un autre changement de taille est aussi intervenu avec l'arrivée de MOBIJU dans le paysage jurassien. Une nouvelle identité graphique a été développée. «D'après ce que je peux lire sur les réseaux sociaux, et là le verdict est immédiat, l'accueil se révèle positif pour le rouge et blanc. Un immense travail a été fait, le Jura a fait oeuvre de pionnier», analyse le délégué aux transports. C'est la première fois qu'une identité visuelle était pensée à l'échelle d'un canton. D'ailleurs, l'identité (couleurs et design) appartient au canton. L'objectif visé est de

bien montrer que ce sont des bus conçus par les Jurassiens pour les Jurassiens.

Mais le MOBIJU n'est pas qu'une identité visuelle. Dans l'agglomération de Delémont, la création de lignes transversales permet de relier directement plus de localités et de quartiers et donc de ne plus être obligé de changer de bus systématiquement en gare. Dans le canton du Jura, les bus continuent à se moderniser avec la généralisation du plancher bas et sont moins polluants. En Ajoie, les bus circulent toutes les 30 minutes aux heures de pointe et chaque heure en dehors de celles-ci. De même l'offre du week-end est densifiée et uniformisée et en gare de Porrentruy, les bus sont systématiquement en correspondance les uns avec les autres, ainsi qu'avec les trains. Enfin en Haute-Sorne, Bassecour dispose d'une desserte interne à raison d'une course toutes les 30 minutes et de bus qui sont en correspondance avec les trains à Bassecour et à Courfaivre.

Parlant de correspondances, sur de plus grandes distances cette fois, faut-il craindre l'horaire 2024 imaginé récemment par les CFF? Les autorités cantonales jurassiennes comme celles des autres cantons

estiment que les propositions des CFF vont beaucoup trop loin même s'il existe des problèmes de ponctualité en Suisse romande. Le Jura n'est heureusement pas touché directement sur son territoire même, par contre le projet des CFF conduit à augmenter les parcours de quelques minutes en direction de Neuchâtel et du bassin lémanique en raison d'adaptation dans le nœud de correspondance de Bienne et sur la ligne du pied du Jura. Dans le cadre de ce dossier, le canton du Jura a revendiqué à nouveau le rétablissement de la liaison sans changement entre Bâle, Delémont et le bassin lémanique.

S'agissant de la ligne Delle-Belfort, deux choses sont à souligner côté français depuis ce printemps. L'offre durant les petites vacances, Noël, Pâques... n'est plus réduite et les suppressions de trains liées à la crise sanitaire appartiennent au passé.

Pour terminer, relevons que le Noctibus a repris du service à satisfaction, malgré quelques couacs en début d'année. Trois bus cadencés à l'heure relient de nuit Delémont et Porrentruy, ce qui fait que l'offre en transports publics est disponible 24h sur 24 le week-end entre les deux villes.