



## Cross-border mobility in the Alpine Region

Co-financed by the European Parliament through the  
Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF)

### Rapport de l'atelier « Mobilités alternatives et potentiel du numérique » - 14 Mai 2019, La Chaux-de-Fonds

#### Covoiturage dans l'Arc jurassien

Les participants décrivent le projet *covoiturage de l'Arc jurassien* comme un succès. La coopération avec les 160 entreprises partenaires est bonne car elles trouvent un intérêt dans le projet : devenir plus attractif en tant qu'employeur, réduire les déplacements et les places de stationnement. Afin d'obtenir rapidement des résultats probants, le projet s'est concentré sur les entreprises les plus importantes. Cette stratégie a porté ses fruits.

Toutefois, bien que de nombreux pendulaires utilisent déjà le dispositif, des marges d'amélioration sont encore possibles. Un point faible identifié est l'absence de mesures contraignantes, la participation est volontaire.

Le modèle a d'ores et déjà été pérennisé hors Interreg pour 2019 et est en passe de l'être pour les années suivantes. Le projet semble donc viable sans financement Interreg. Toutefois, la pérennisation du modèle sur plusieurs années n'est pas encore atteinte, sa stabilisation est recherchée. Dans cette optique, certains territoires pensent solliciter financièrement les entreprises, d'autres y sont moins favorables.

#### Recommandations / suggestions :

- Obtenir une participation financière des entreprises.
- Développer un partenariat avec BlaBlaCar ? (Même si le projet Arc jurassien porte sur le covoiturage domicile – travail, alors que Blablacar porte essentiellement sur les déplacements de loisir).
- Exploiter davantage les possibilités offertes par la numérisation (plateforme numérique).
- Améliorer les possibilités de transfert au niveau du dernier kilomètre (ex. autobus, navette...).

#### Ligne des horlogers / ligne Belfort-Delle-Bienne / bus Val-de-Travers

La ligne des horlogers, qui va de Besançon à La Chaux-de-Fonds en passant par Morteau, est un projet qui rencontre une forte demande. Les rames quotidiennes sont souvent saturées sur le tronçon franco-suisse. Le problème est qu'il n'y en a pas assez et pas toujours au meilleur horaire. La marge d'amélioration est donc conséquente, avec des solutions principalement techniques. Seules quatre

rames françaises sont équipées du système de sécurité suisse et il n'est donc pas possible (ou difficile) d'augmenter les rotations, à moins d'investir fortement. La nécessité d'améliorer la ligne reste un objectif et des travaux de mise à niveau seront réalisés en 2021 (huit mois de travaux attendus), après quoi des rames (plus longues) pourront fonctionner à une fréquence plus haute et une vitesse plus élevée. Ce projet aura certainement un impact très positif sur le trafic transfrontalier.

Dans le Val-de-Travers, il existe une ligne de bus mais elle n'est pas beaucoup utilisée. Il semble que cette offre ne soit pas bien connue.

Par ailleurs, entre La Chaux-de-Fonds et Morteau, une ligne de covoiturage spontanée « Taxito » a été expérimentée jusqu'à fin 2018 avec un succès très mitigé. L'entretien du système est relativement coûteux. À noter que ce type d'offre (projet « Bouge tranquille ») connaît un succès relatif dans le Vercors en France : [https://centresocial-lapaz.fr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18&Itemid=140](https://centresocial-lapaz.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=18&Itemid=140). Le dispositif est plus simple : Les passagers portent un brassard spécial et se tiennent à l'un des arrêts balisés. Les automobilistes qui participent au projet ont un autocollant spécifique sur le pare-brise et accompagnent les passagers aux « points arrêts ». Le projet est en cours depuis 2010 et l'expérience a été très positive.

#### Recommandations / suggestions :

- Ligne des Horlogers : attendre les travaux, évaluer ensuite leur impact
- Ligne Belfort-Delle-Bienne :
  - Améliorer la tarification.
  - Promouvoir davantage l'offre existante.
  - Organiser une conférence transrégionale avec les AO afin d'améliorer la coopération transfrontalière sur cette ligne.
- Bus du Val-de-Travers : mieux promouvoir l'offre
- Taxito : chercher des alternatives

#### **Travail à domicile et co-working**

Les participants s'interrogent sur la possibilité de transformer les gares en lieux de vie et d'y ajouter des espaces de co-working. Ce type de solution n'est cependant pas adapté pour les emplois du secteur industriel, qui représentent une part importante de l'emploi dans l'Arc jurassien.

#### Recommandations / suggestions :

Continuer à aménager le temps de travail, avec deux difficultés à prendre en compte :

- La structure de l'emploi et de l'activité dans le secteur industriel.
- Le travail à domicile qui est soumis à des règles strictes en France. Il est relevé que si un frontalier travaille en parallèle plus de 25% de son temps en France, l'employeur suisse est tenu de payer également des cotisations sociales en France. Cette situation est rédhitoire pour son engagement en Suisse.

## Schéma de transport

Le projet « Schéma de transport et services de proximité des parcs naturels régionaux » du Parc naturel régional du Haut-Jura peut servir de modèle pour de nouveaux programmes et services de transport, ou pour la mise à jour de programmes existants dans l'Arc jurassien (Schéma des mobilités de l'Arc jurassien de la CTJ).

### Recommandations / suggestions :

Promouvoir le développement du projet « Schéma de transport et services de proximité des parcs naturels régionaux » et l'intégrer dans les autres services de base. La nouvelle Loi d'orientation des mobilités côté français (LOM) et la Loi sur l'aménagement du territoire côté suisse (LAT) pourraient appuyer ces mesures.

## Navettisation

Les trottinettes électriques et les véhicules autonomes offrent peu de potentiel dans l'Arc Jurassien en raison des longues distances, de la topographie et des conditions routières défavorables en hiver. Le hop-on/hop-off bus, sur le modèle du Berlkönig, présenté pendant l'atelier, semble être une solution envisageable, ainsi que le renforcement avec des bus des lignes La Chaux-de-Fonds / Morteau et Pontarlier / Fleurier.

### Recommandations / suggestions :

- Étudier les possibilités de bus « hop-on/hop-off ».
- Renforcer la navettisation des lignes de bus.

## Sensibilisation / Information / Évaluation des besoins

La voiture est considérée par beaucoup comme le seul moyen de transport possible et le moins cher. Comment cette image pourrait-elle être modifiée ?

### Recommandations / suggestions :

Il faudrait certainement disposer d'une meilleure base de planification des flux de pendulaires.

L'Observatoire statistique transfrontalier de l'Arc jurassien (OSTAJ) dispose déjà de données intéressantes sur les flux de navetteurs, ainsi que d'enquêtes sur leurs besoins. Celles-ci pourraient être utilisées pour identifier d'autres points de départ.

## Quelles perspectives ?

L'atelier a montré que certaines bonnes pratiques (comme le covoiturage de l'Arc jurassien) sont déjà en place, fonctionnent et seront encore soutenues à l'avenir par les collectivités.

La numérisation et les nouvelles technologies offrent également des approches intéressantes, mais elles ne sont pas encore vraiment utilisées chez les pendulaires et les entreprises. Des informations et une sensibilisation supplémentaires sont nécessaires. Le dispositif de covoiturage de l'Arc jurassien pourrait ainsi éventuellement être amélioré grâce aux outils numériques, de même que la billetterie pour le trajet en train de Belfort à Bienne via Delle.

Toutefois, selon les participants, l'accent devrait être mis sur l'élargissement de la gamme des trains et des bus avec le renforcement des lignes de bus (La Chaux-de-Fonds / Morteau et Pontarlier / Fleurier).

Il est également important de collecter davantage de données sur les flux de pendulaires et d'informations sur leurs besoins.

Une autre proposition concrète serait la mise à jour par la CTJ du Schéma des mobilités transfrontalières (datant de 2011).

## Suite à donner

Les résultats de l'atelier seront validés avec la participation des partenaires existants et approfondis lors d'un deuxième atelier par le projet ARPAF sur la mobilité transfrontalière.