



Cross-border mobility in the Alpine Region

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

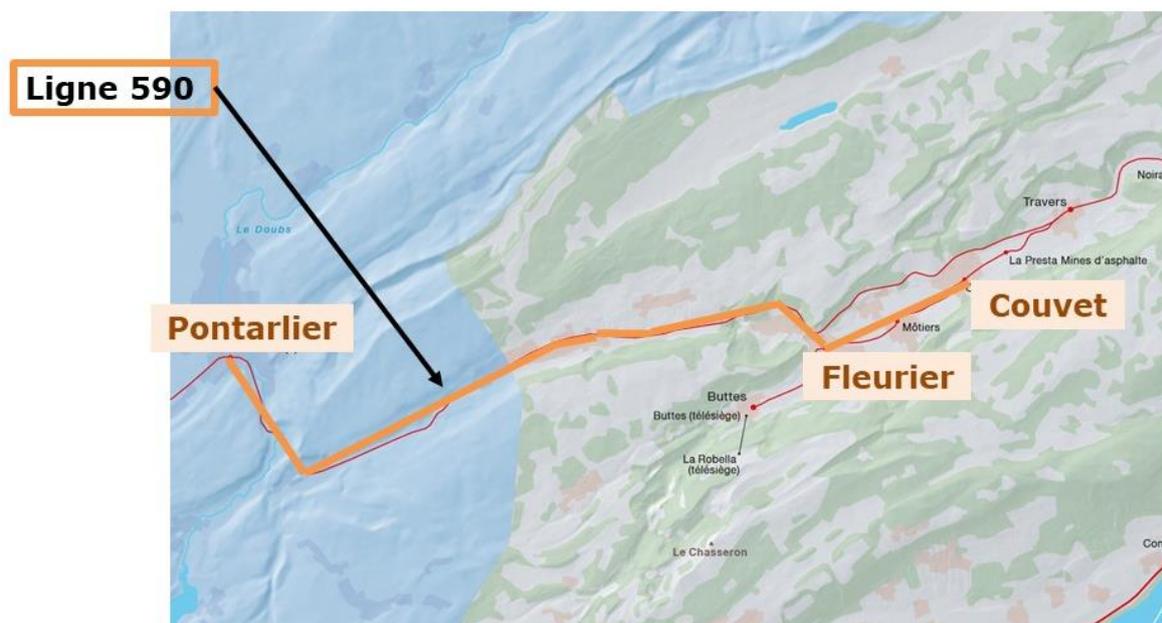
Rapport de l'atelier « Comment renforcer l'offre en bus au niveau transfrontalier ? » - 22 Novembre 2019, La Chaux-de-Fonds

Introduction

Dans le cadre du projet européen « crossborder mobility » le Groupement Suisse pour les régions de montagnes (SAB) en partenariat avec la Conférence TransJurassienne (CTJ), a organisé au printemps 2019 un premier moment d'échanges et de réflexions autour des flux transfrontaliers dans l'Arc jurassien. Sur cette base il a été décidé que le renforcement et la promotion des lignes de bus transfrontalières devrait être approfondi. Les options de renforcement des lignes de bus transfrontalières et de promotion de l'existant ont été discutées lors d'un second atelier qui s'est tenu le 22 novembre 2019 à la Chaux-de-Fonds. Les participant(e)s se sont plus particulièrement penchés sur les lignes reliant Les Brenets / Villers-le-Lac ; Pontarlier / Les Fourgs / Sainte-Croix et Couvet / Fleurier / Pontarlier (cartes ci-dessous).

Les 21 participant(e)s regroupant des autorités communales et régionales, des responsables de coopération territoriale et des prestataires ont identifié dans un premier temps les différents points de blocage. Ils ont ensuite abordé les différentes options possibles en vue d'un renforcement des lignes de bus transfrontalières susmentionnées.

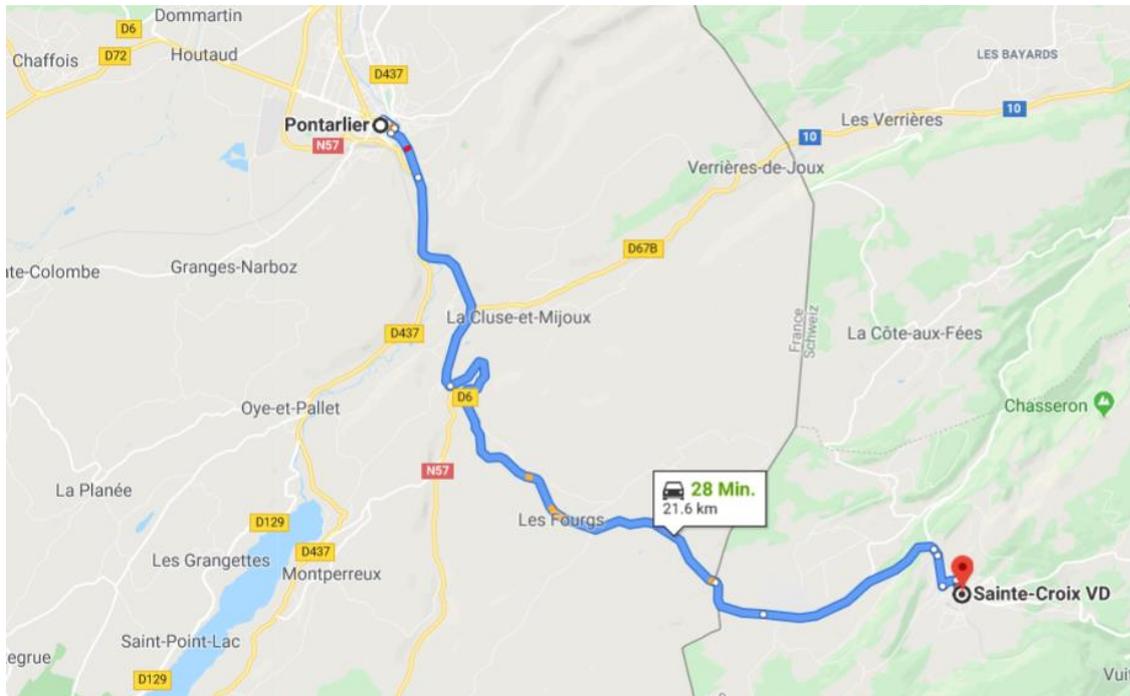
Ligne Couvet / Fleurier / Pontarlier (ligne de bus existante)



Ligne Villers-le-Lac / Les Brenets (extension planifiée de la ligne de bus 385 existante Les Brenets village – Les Brenets Gare)



Ligne Pontarlier / Les Fourgs / Sainte-Croix (nouvelle ligne de bus)



Points de blocage des 3 lignes de bus en question

Cofinancement

L'introduction de nouvelles lignes de bus ou même l'extension de lignes existantes implique des coûts importants pour les collectivités. Pour les municipalités, le cofinancement est souvent difficile à trouver.

Compétences transférées

Côté français, la compétence pour les lignes de bus a été transférée des Départements aux Régions en 2017 (loi NOTRe). Les municipalités françaises n'ont guère de compétences en matière de transports publics. La marge de manœuvre dans le domaine des transports publics reste donc très restreinte pour les communes. Il n'est de plus pas toujours évident pour elles d'identifier les bons partenaires institutionnels. Enfin, les entreprises de transport privées ont des difficultés administratives à opérer des deux côtés de la frontière.

Couverture des coûts

Les lignes de bus en milieu rural ont souvent une faible couverture des coûts. Dans le cas de la ligne Fleurier / Pontarlier (2018 : 192 000 passagers sur l'ensemble de la ligne), les recettes ne couvrent qu'environ 20 % des coûts. En Suisse, la Confédération ne finance plus les lignes de bus en-dessous d'un taux de couverture de 10%.

Embouteillages

Les autobus sont tout autant pris dans les embouteillages du trafic transfrontalier que les véhicules individuels, ce qui occasionne des retards aux heures de pointe. De ce fait, cela rend les transports collectifs peu attractifs pour les utilisateurs.

Projets trop micros

Les projets des communes des Brenets et des Fourgs ont également la particularité d'être très petits. Le nombre restreint d'utilisateurs potentiellement concernés est donc restreint, ce qui rend plus difficile une prise en compte des revendications des communes au niveau régional.

Tout est conçu pour la voiture

Les infrastructures et les services de base sont essentiellement conçus pour la voiture individuelle, ce qui constitue un défi majeur pour les transports publics.

Impasse au niveau régional

La commune des Brenets ainsi que la commune des Fourgs ont envoyé des lettres à la Région Bourgogne-Franche-Comté avec leur demande il y a plusieurs années. Elles n'ont malheureusement pas reçu de réponse.

Comment renforcer les lignes de bus

Adapter le point de départ de la ligne Fleurier / Pontarlier:

Etant donné l'obligation de limiter l'arrêt à un seul endroit à Pontarlier, afin de ne pas concurrencer le transport urbain, il faut se demander si la gare de Pontarlier est le bon point de départ/arrivée pour les bus transfrontaliers. Un usager potentiel doit d'abord traverser tous les embouteillages de l'agglomération de Pontarlier pour rejoindre la gare.

Recommandations / suggestions :

Le prestataire TransN en collaboration avec le Canton de Neuchâtel et la Région Bourgogne-Franche-Comté devrait évaluer l'idée de démarrer avec la ligne de bus dans l'agglomération, passer la gare de Pontarlier puis continuer vers la frontière. Ce bus pourrait ainsi compléter le réseau interurbain de Pontarlier.

Couloirs de bus / covoiturage voitures pleines

Les embouteillages rendent la ligne de bus peu attrayante. Serait-il possible d'installer des couloirs afin de privilégier le transport public et les voitures pleines à l'instar de certaines villes américaines ?

Recommandations / suggestions :

Selon le représentant de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), certains travaux sont en cours pour fluidifier le trafic à l'entrée sud de Pontarlier. À cause du bâti dense et de la topographie parfois accidentée, les possibilités restent toutefois très limitées. Même constat pour l'idée de contourner les embouteillages.

Attirer la clientèle Suisse pour prendre le bus pour Pontarlier

Le tourisme d'achat est un facteur important dans le volume de la circulation, surtout le week-end. En même temps, les Suisses sont plus enclins à utiliser les transports publics que les Français. Dès lors, pourrait-on faire campagne en Suisse pour inciter les personnes pratiquant le tourisme d'achat à utiliser les transports publics ?

Recommandations / suggestions :

L'idée est intéressante, mais le seul aspect pratique (poids des achats) pourrait annihiler cette idée. Contrairement aux trajets domicile-travail, le potentiel de report modal pour ce type de transport est donc très faible.

Inciter les entreprises à promouvoir le transport public et le covoiturage

Les entreprises sont considérées – par les participants du séminaire – comme étant le plus grand levier pour réduire le trafic pendulaire en encourageant le covoiturage. Côté Suisse elles sont déjà obligées d'élaborer des plans de mobilité qui incluent des mesures destinées à réduire les places de stationnement et faciliter l'accès au transport public.

Recommandations / suggestions :

Un impôt sur les places de stationnement à l'instar du canton du Tessin pourrait être introduit dans le canton de Neuchâtel. Au sein des entreprises, une communication plus active, ciblée et régulière concernant l'offre du transport public existante devrait voir le jour (avec l'appui des prestataires de transport public) et devrait être accompagné de mesures concrètes, comme les tickets et abonnements d'essai. En outre, les communes pourraient encore mieux contribuer financièrement au projet Covoiturage dans l'Arc jurassien et suivre le modèle de la commune des Brenets en convertissant toutes les places de stationnement en zone bleue.

Adapter l'organisation du travail

Le trafic routier et ferroviaire a bondi ces dernières décennies. Dans le même temps, les infrastructures n'ont que peu suivi.

Recommandations / suggestions :

Une recommandation est adressée aux entreprises. Lorsque cela est possible, adapter l'organisation du travail de l'ordre significative pour désengorger le trafic aux heures de pointe. Cela est toutefois plus compliqué à mettre en œuvre dans certains secteurs aux horaires traditionnellement moins souples, comme l'horlogerie.

Relancer le dialogue au niveau régional/cantonal

Les projets des lignes de bus transfrontalières Les Brenets / Villers-le-Lac, Pontarlier / Les Fourgs / Sainte-Croix se sont retrouvés dans une impasse, les courriers adressés à la Région Bourgogne-Franche-Comté étant restés sans réponse. Cette situation provient vraisemblablement du fait que les

demandes ont été formulées au moment du transfert de compétences entre Départements et Régions (loi NOTRe).

Recommandations / suggestions :

Selon le Canton de Neuchâtel, le dialogue autour des lignes de bus Les Brenets / Villers-le-Lac et Pontarlier / Les Fourgs / Sainte-Croix doit être relancé. Le Canton souhaite se rapprocher de la Région pour évoquer ces sujets. La prochaine occasion pourrait être la séance du comité restreint, attaché à Lyria. La Région ne s'est pas positionnée sur ces sujets mais invite les communes à réitérer leur demande auprès des services régionaux concernés.

Coordination des axes de transport public

Les participants évoquent la nécessité de mieux coordonner les axes de transport public au niveau de l'Arc jurassien.

Recommandations / suggestions :

La CTJ envisage actuellement une réactualisation de son schéma des mobilités transfrontalières, qui date de 2011. Ce document pourrait servir de point d'appui à une meilleure coordination entre les différents axes de transports publics, lignes de bus incluses.

Projet crossborder-mobility sur internet <https://www.alpine-region.eu/projects/arpaf-crossborder>