

Débat d'orientation concernant le développement des prestations des transports publics - transports urbains (TUD) dès décembre 2021 avec l'option d'une nouvelle navette électrique au centre-ville

Le présent message présente le projet de développement des prestations des transports publics, en particulier au niveau des Transports urbains delémontains (TUD) dans le cadre du nouvel horaire de décembre 2021. Il inclut de nombreuses améliorations et une option de mise en place d'une navette électrique au centre-ville, entre la Gare et la Vieille Ville voire La Croisée des Loisirs. Il est conçu comme un support pour un débat d'orientation sur le développement de l'offre des TUD pour l'année 2022 afin de consolider le budget qui doit être défini en juin pour mettre en place les mesures définitives de l'horaire (bus, chauffeurs, etc.) et des arrêts qui impliquent des changements importants à réaliser entre juillet et novembre 2021.

Une décision est demandée sur le contenu de l'horaire 2022 des TUD, concernant le financement des coûts nets à charge de Delémont, qui doit être prise en juin au plus tard, et dont les effets financiers seront automatiquement inclus dans le budget 2022. Il n'est en effet pas possible d'attendre le débat sur le budget en fin d'année car les horaires doivent être consolidés avant les vacances d'été avec tous les partenaires concernés (Confédération, Canton, CarPostal).

1. CONTEXTE ET ORIGINES DU PROJET D'AMELIORATION DES PRESTATIONS

L'étude du développement des transports publics a débuté dans le cadre du concept « aggro 2019 » qui prévoit une amélioration importante de l'offre à l'échelle régionale et locale, en collaboration avec le Canton. Il a fallu attendre les retours de l'appel d'offres organisé par le Canton et la Confédération, qui a désigné CarPostal en tant que détenteur de la concession dès 2022. Au cours des deux dernières années, les études de détail ont été menées avec le Canton et CarPostal pour développer le réseau de manière optimale.

Le développement des prestations prévues va dans le sens souhaité par le Conseil communal, exprimé à l'automne 2020 suite à un postulat voté par le Conseil de Ville, à savoir renoncer à la gratuité des prestations, qui aurait généré des frais très importants, au profit du développement de l'offre en transports publics. Une meilleure offre constitue en effet la solution idéale pour augmenter l'utilisation des bus, favoriser une mobilité douce et durable, encourager le transfert modal, limiter les émissions de CO₂ et contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique. Une amélioration de l'offre est également visée au niveau cantonal pour décembre 2021 sur les lignes régionales qui améliorera encore la desserte des quartiers de Delémont concernés.

Le projet de la navette électrique destiné à favoriser les déplacements au centre-ville, entre la Gare et la Vieille Ville, voire La Croisée des Loisirs, offrira un complément de taille pour la desserte du cœur de Delémont et permettra d'acquérir une expérience dans la mobilité électrique dans le domaine des transports en commun. La navette répondrait également à la volonté existant depuis longtemps de mieux relier les deux pôles urbains majeurs que sont la Vieille Ville et le centre-gare. Plusieurs esquisses de projet ont été étudiées depuis plusieurs années, dont la « Serpentine » qui était un projet-pilote qui n'a malheureusement pas vu le jour, ce projet privé ayant été abandonné.

De bons exemples de ce type d'offre ont été observés à Dijon et à Mulhouse notamment. L'exemple de Sion ainsi que d'autres projets de navette autonome sont également suivis de près. Mais, à ce stade, un véhicule autonome n'est pas encore réaliste à Delémont ; peut-être le deviendra-t-il dès que tout le centre-ville sera en zone de rencontre. Il s'agit donc d'une option qui reste à l'étude pour une concrétisation à moyen terme. Le projet de navette électrique est aussi un projet-phare de « Centre-Ville Plus » qui vise à dynamiser les échanges entre la Gare et la Vieille Ville, pour favoriser les achats commerciaux notamment. En outre, la navette permettrait de desservir en fin de journée le Sud des voies et La Croisée des Loisirs, qui ne bénéficie pas de prestations actuellement, où se rendent de nombreuses familles et des jeunes.

2. PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Le développement de l'offre 2022, initié dans le projet « aggro 2019 », se retrouve dans les planifications suivantes : le Plan d'aménagement local et en particulier le Plan directeur communal de 2016, le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération de 2016 (PA3), dont la mesure 3.08 (qui comprend un volet spécifique pour les transports publics développé avec le Canton), le Plan directeur régional de 2017 et le Plan climat (en cours d'élaboration).

L'aménagement de nouveaux arrêts de bus qu'entraînera le développement de la desserte se retrouve également dans le Projet d'agglomération. La mise aux normes des arrêts (LHand) est indiquée dans la

mesure 1.53 et l'aménagement de nouveaux arrêts est mentionné dans la mesure 2.204e (cofinancée par la Confédération).

3. AMELIORATIONS PREVUES PAR RAPPORT A LA DESSERTE ACTUELLE

Les tableaux ci-dessous montrent l'offre actuelle et les améliorations proposées pour 2022, avec les **nouvelles prestations en vert**.

3.1. Ligne TUD 1 « Gare - Vieille Ville - Hôpital » / future Ligne 201

TUD 1 Gare – Vieille Ville – Hôpital

Variante de base sans navette avec passage par la Vieille Ville

Prolongement en soirée la semaine et le samedi

Maintien du passage par le Poujet mais plus les Sources (très peu de voyageurs)

Actuellement	Projet 2022
Lundi-vendredi 5h20 à 20h : 3x/h	Lundi-vendredi 5h20 à 21h : 3x/h 21h à 22h20 : 1x/h
Samedi 9h20 à 17h40 : 2x/h	Samedi 7h20 à 22h40 : 2x/h
Dimanche 11h40 à 18h00 : 1x/h	Dimanche 11h40 à 18h00 : 1x/h

3.2. Ligne TUD 2 « Gare - Cras-des-Fourches » / future Ligne 202 avec prolongement sur Communance et Courtételle (par combinaison avec la ligne 15 actuelle)

TUD 2 Gare – Cras-des-Fourches (– Communance – Courtételle)

Ligne fusionnée avec la ligne régionale pour Courtételle (système de diamétrales)

Desserte sans changement de bus depuis le Cras-des-Fourches jusqu'à la Communance (pour une partie des courses) et Courtételle

Correspondances systématiques optimales, accès train depuis Porrentruy et la France jusqu'à Courtételle et bus en vers Communance plus direct gain de temps moyen de 10 minutes

Prolongement en soirée la semaine et le samedi

Actuellement	Projet 2022
Lundi-vendredi 5h20 à 20h : 26 courses/jour, dont 2x/h aux heures de pointe (Cras-des-Fourches)	Lundi-vendredi 5h à 22h20 (Cras-des-Fourches et Communance) : env. 70 courses/jour, 6x/h aux heures de pointe / 2x/h aux heures creuses
Samedi 7h à 18h15 (CdF) : 1x/h, soit 12 courses/jour	Samedi 7h à 22h20 (CdF et Communance) : 1x/h, soit 17 courses/jour
Dimanche -	Dimanche -

3.3. PubliCar

Le PubliCar sera maintenu et continuera de répondre aux besoins des utilisateurs durant les heures creuses et les week-ends. La volonté est de conserver cette offre qui a une forte vocation sociale depuis de longues années. Les horaires et le périmètre seront toutefois adaptés en fonction de la nouvelle offre des bus TUD 1 et 2 en semaine et le samedi.

3.4. Lignes régionales

Les lignes régionales CarPostal continueront à compléter largement l'offre urbaine grâce à la fréquence de leurs courses, selon le développement prévu par le Canton sur ces lignes. Le système proposé de diamétralisation des lignes apportera les avantages suivants :

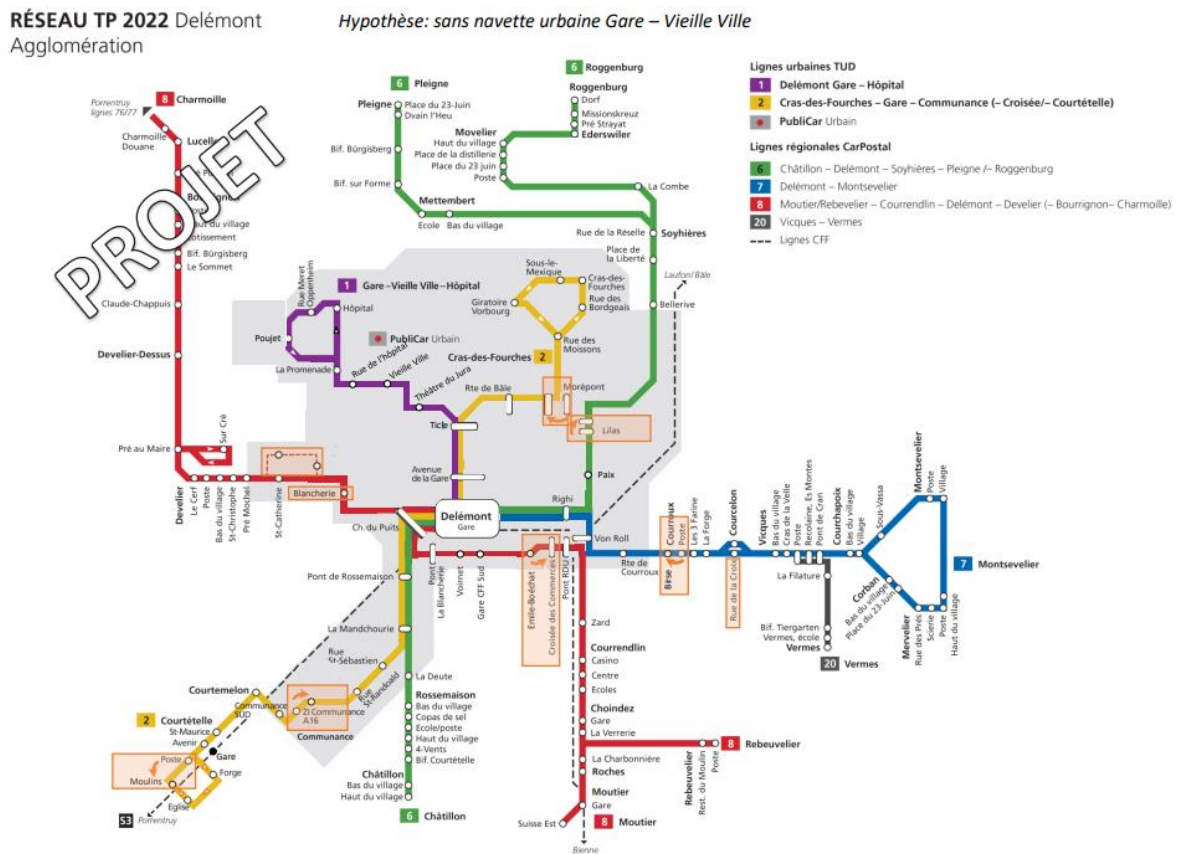
- renforcement de la cadence et augmentation de l'amplitude
- offre augmentée en ce qui concerne les kilomètres parcourus
- lignes régionales desservies 2x/h ou 4x/h pour Courrendlin, Develier et Val Terbi
- systématique et simplification de l'horaire

Les implications suivantes seront à prévoir sur le parcours des lignes :

- parcours de la Communance plus direct et optimisé pour une meilleure couverture, avec retournement au futur giratoire Robert-Caze, pour les courses n'allant pas jusqu'à Courtételle
- ligne de Develier par la RDU et la Blancherie (la desserte de la Vieille Ville est reprise par la ligne 1 ou la navette)
- accès direct à la gare au lieu du passage par l'avenue de la Gare, le Collège, le Ticle et la route de Bâle pour les lignes Pleigne, Roggenbourg, Val Terbi et Moutier. La desserte de cet axe est reprise par la ligne TUD 2 avec une fréquence élevée et des correspondances en gare depuis les lignes régionales
- passage par Jolimont et La Golatte en discussion pour 2022 - solution à trouver pour insertion des bus dans le trafic

3.5. Schémas des lignes sans la navette

Les horaires des lignes TUD ne changeront pas en fonction de la mise en place de la navette ou non. Ce qui variera sera principalement le parcours de la ligne TUD 1, comme le montrent les schémas suivants :



Les coûts pour les lignes TUD actuelles et le Publicar ne seront pas influencés par la navette mis à part que les recettes de la ligne 1 diminueront dans une certaine mesure. Une offre à part de CarPostal à fin avril a permis d'obtenir une vue d'ensemble des coûts prévisibles pour les transports publics. L'unique impact sur les TUD sera l'adaptation légère du parcours du TUD 1 pour une couverture du territoire optimale.

4. MODIFICATION DES ARRÊTS DE BUS

L'amélioration de la desserte locale et régionale passera par quelques adaptations des arrêts de bus. Une première étude de faisabilité et de variantes a été élaborée au printemps 2021 et concerne les infrastructures suivantes :

- route de Bâle : déplacement de l'arrêt Morépoint ;
- rue Auguste-Quiquerez : déplacement de l'arrêt Lilas au niveau de l'écoquartier et création d'un nouvel arrêt sur la rue Auguste-Quiquerez plus au Sud, à l'intersection de la rue de la Paix ;
- secteur Communance : optimisation des arrêts « St-Randoald » et « Rue St-Sébastien », nouveaux arrêts aménagés « ZI Communance A16 » et « Communance SUD ». Simplification et systématisation du parcours (suppression « Office des véhicules ») ;
- rue de la Blancherie / RDU : création d'un nouvel arrêt.

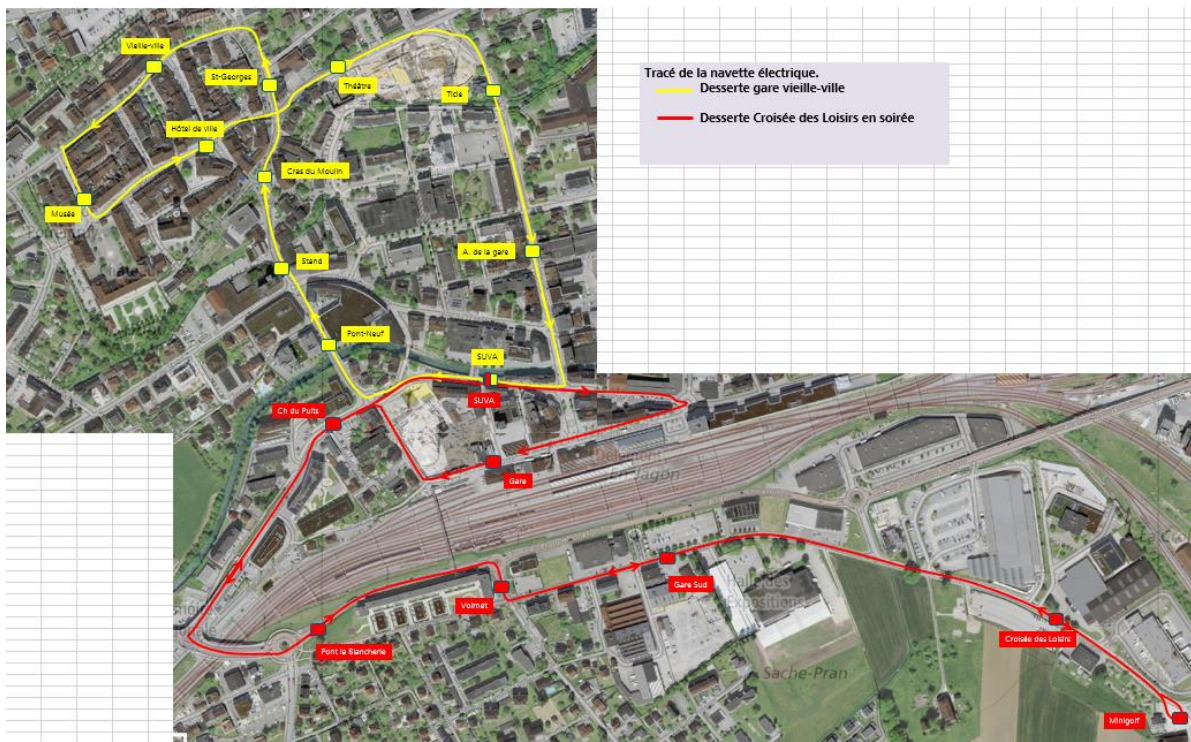
D'autres interventions seront certainement nécessaires d'ici décembre 2021, en fonction de l'évolution du projet. L'équipement et les réaménagements des arrêts de bus sont dans tous les cas prévus dans un crédit-cadre spécifique qui sera demandé également en 2021. Dans le cas de la navette, aucune intervention lourde de génie civil ne sera nécessaire pour les arrêts. Il s'agira de petits arrêts provisoires dans un premier temps, posés sur des panneaux. Les points d'arrêts doivent encore être localisés précisément.

5. VARIANTE AVEC NAVETTE ELECTRIQUE

5.1. Parcours prévu pour la navette et horaires

L'idée est de relier la Gare et la Vieille Ville en journée à partir 7h30, puis dès 17h en desservant également La Croisée des Loisirs, pôle important de loisirs (notamment pour les jeunes) qui ne bénéficie actuellement pas de desserte en transports publics. En journée du lundi au samedi, la navette ferait une boucle de 15 minutes pour desservir la Gare et la Vieille Ville chaque lieu 4 fois par heure, cela de 7h30 à 22h. A partir de 17h environ, la fréquence serait à la demi-heure, avec le parcours Gare - Vieille Ville - Gare - Croisée des Loisirs - Gare.

La desserte de La Croisée des Loisirs en soirée est optionnelle ou pourrait se mettre en place dans un second temps. Si cette variante n'est pas retenue, la navette ferait la boucle du centre-ville de 7h30 à 18h. Le fait d'amener des bus dans le secteur de la Croisée constitue toutefois un objectif défini dans le Plan d'aménagement local et dans le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération.



Variante ligne 1 avec navette



5.2. Type de véhicule pour la navette

CarPostal, après plusieurs contacts avec des entreprises fabriquant ce type de véhicule, propose le modèle allemand Jest Electric (Karsan). Sa capacité voyageurs est de 20 personnes dont la moitié en places assises et son autonomie de 210 km serait suffisante pour tenir la journée complète sans recharge. Il peut s'adapter pour les chaises roulantes.



5.3. Coûts supplémentaires

Pour la navette, une subvention cantonale pourrait être touchée au titre des lignes d'importance locale, à hauteur de 30 % sur les frais d'exploitation (cette subvention reste à discuter et à négocier). Il existe 2 variantes d'horaires, avec un impact sur les coûts : avec ou sans la desserte de La Croisée des Loisirs en soirée.

Coûts de la navette avec desserte de La Croisée des Loisirs : Fr. 449'147.-, moins les recettes de Fr. 128'040.- (estimation) = Fr. 321'107.-, moins la participation cantonale espérée de 30 % = **Fr. 224'775.-**

Coûts de la navette sans desserte de La Croisée des Loisirs : Fr. 368'995.-, moins les recettes de Fr. 79'912.- (estimation) = Fr. 289'083.-, moins la participation cantonale espérée de 30 % = **Fr. 202'358.-**

Les recettes sont estimées à ce stade, sur la base des tarifs TUD. Une navette gratuite coûterait plus cher à la Commune (produits ci-dessus à ne pas déduire).

6. CHARGES FINANCIERES ET BUDGETS FUTURS

L'objectif du présent débat d'orientation est d'obtenir un avis de principe en vue de la mise au budget 2022 des coûts liés au développement des lignes TUD et/ou de la navette. Les coûts, qui sont estimés à ce stade à +/-10 % ne peuvent pas être maîtrisés totalement en raison des recettes qui ne peuvent qu'être provisoires et des effets liés au Covid-19. Les recettes représentent la part que touche CarPostal et qui sera déduite de la facture. A cela s'ajoutent également les subventions cantonales.

Les lignes de bus possèdent différents statuts qui entraînent une répartition des frais pour chaque ligne, selon leur vocation et leur importance entre la Confédération, le Canton, les communes jurassiennes (pot commun) et la Ville de Delémont.

TUD 1

- LIC2 (ligne d'intérêt cantonal catégorie 2, hors TRV) majoritairement en raison de la liaison avec l'Hôpital et LIL (ligne d'intérêt local) pour le solde

TUD 2 - en 3 tronçons

- du Cras-des-Fourches à la Gare - LIL
- de la gare à Communance Sud - LIC2
- de Communance Sud à Courtételle - LIC1 / TRV : (trafic régional voyageurs)

Publicar

- Uniquement LIL

Navette

- Uniquement LIL éventuellement

Le tableau ci-dessous montre cette répartition et les montants concernés.

Offre 2022

Lignes	Part TRV (LIC1)		Part hors-TRV		QP JU - Part TRV (LIC1)			Part LIC2			Part LIL		Parts nettes totales 2022 selon variantes et/ou options					Proposition		
	en %	en CHF	en %	en CHF	CH	JU	Communes	en %	JU	Communes	en %	Delémont	Subv. JU	CH	JU LIC 1+2	JU Subv. LIL	Communes JU	Commune Delémont		
TUD 1 (option 1b)	0.0%	0	100.0%	352'968	0	0	0	85.0%	210'016	90'007	15.0%	37'062	15'884							
TUD 2 (option 2c)	30.0%	516'356	70.0%	1'204'830	382'103	93'977	40'276	25.0%	301'208	129'089	45.0%	542'174	232'360							
PubliCar	0.0%	0	100.0%	206'105	0	0	0	0.0%	0	0	100.0%	144'274	61'832							
Total sans navette électr.		516'356		1'763'903	382'103	93'977	40'276		511'224	219'096		723'509	310'075	382'103	605'200	310'075	259'372	723'509		
Navette électrique																		payante	gratuite	
Variante base	0.0%	0	100.0%	289'083	0	0	0	0.0%	0	0	0.0%	289'083	0							
Total yc. variante base		516'356		2'052'986	382'103	93'977	40'276		511'224	219'096		1'012'592	310'075	382'103	605'200	310'075	259'372	1'012'592		1'092'504
Variante avec Croisée	0.0%	0	100.0%	321'107	0	0	0	0.0%	0	0	0.0%	321'107	0							
Total yc. variante Croisée	0.0%	516'356	100.0%	2'085'010	382'103	93'977	40'276	0.0%	511'224	219'096		1'044'616	310'075	382'103	605'200	310'075	259'372	1'044'616		1'172'656

Les répartitions présentées ci-dessus restent à consolider du côté du Canton et de la Confédération une fois que le Conseil de Ville aura pris une option sur le futur horaire. A ce stade le Canton ne semble pas favorable à une subvention LIL pour la navette. Cette question sera encore rediscutée et négociée dans toute la mesure du possible.

L'augmentation des coûts s'explique notamment par les kilomètres supplémentaires que feront les bus, les véhicules nécessaires en plus (de 3 aujourd'hui à 5 sur la ligne 2, par exemple) et évidemment les chauffeurs supplémentaires qui devront être engagés.

L'offre actuelle de CarPostal pour 2022 est plus élevée que l'offre estimée pour cet horaire dans le cadre de l'appel d'offres fait aux entreprises de transports. Ceci s'explique aisément puisque des prestations supplémentaires ont été ajoutées après le lancement de l'appel d'offres. Ce sont notamment pour la ligne 1 la desserte en soirée la semaine et la desserte du samedi, et pour la ligne 2 la desserte en soirée du lundi au samedi et la desserte du samedi durant la journée. Il est proposé de faire de la ligne 2 une ligne structurante et à fréquence élevée reliant d'importants quartiers existants ou en développement de Delémont (écoquartier, EMS Sorne, Ticle - Théâtre du Jura).

Coûts totaux nets pour la Commune (avec déduction des indemnités, des subventions et des recettes estimées, sauf pour la navette électrique qui serait gratuite) :

Coûts 2021 des prestations actuelles (pour comparaison) : Fr. 329'199.-

Coûts selon l'offre actualisée avec le développement proposé (sans navette) : Fr. 723'509.-

Coûts de la navette (avec Croisée des Loisirs) : Fr. 321'107.- (avec déduction des recettes) ou Fr. 449'147.- (sans déduction des recettes)

Le Conseil communal est favorable au développement des prestations proposées avec une navette gratuite.

Coûts totaux net à charge de la Ville de Delémont avec navette gratuite jusqu'à La Croisée : Fr. 1'172'656.- pour des charges totales de Fr. 3'165'086.- (sans déduction des recettes issues des titres de transport) soit environ 37 %.

7. PLAN CLIMAT - DEFIS ET OBJECTIFS DE LA LUTTE CONTRE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE PRIS EN COMPTE PAR LE CREDIT D'ETUDE

Il est renoncé ici à parcourir tous les domaines du futur Plan climat étant donné que seule une partie est concernée. En résumé, les avantages du développement des prestations des transports publics telles que proposées sont les suivants :

- **énergie** : l'augmentation des prestations permettra de réduire la dépendance aux énergies fossiles, par le transfert modal espéré et la navette électrique utilisera une énergie renouvelable. Le passage de tous les

bus en mode électrique est une volonté forte du Conseil communal qui devrait se mettre en place à moyen terme. Le Conseil communal ne peut toutefois pas imposer seul cette volonté à court terme ;

- **mobilité** : le développement des transports publics permettra de limiter le trafic individuel motorisé en général et en particulier au centre-ville grâce à la navette électrique ;
- **aménagement du territoire, urbanisme et espaces publics** : le développement des transports publics est clairement inscrit dans les planifications supérieures, en cohérence avec le développement prévu de la ville. La réduction du trafic individuel motorisé permettra à terme de favoriser une densité de qualité au centre-ville tout en permettant un réaménagement des rues au profit des piétons et des cyclistes ;
- **santé** : la réduction de la pollution liée au trafic individuel motorisé permettra de mieux protéger la population des effets néfastes du changement climatique et la promotion de la mobilité douce sera favorable à la santé des habitants.

8. PRÉAVIS DES COMMISSIONS ET PROPOSITION DU CONSEIL COMMUNAL

Le Conseil communal propose au Conseil de Ville d'accepter le principe de développement des transports publics concernant les prestations des lignes TUD 1 et 2 ainsi que la mise en place d'une navette électrique gratuite entre la Gare, la Vieille Ville et La Croisée dès 17h00.

Le Conseil communal propose en conséquence de valider le budget 2022 des charges financières liées aux prestations TUD pour un montant Fr. 1'172'656.-. Les autres charges imputées à la Municipalité pour la promotion et la participation au pot commun jurassien ainsi que les transports nocturnes ne sont pas comptées dans ce montant. La Commission de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics et la Commission des finances ont préavisé favorablement le présent message afin de le soumettre pour un débat d'orientation au Conseil de Ville.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :

La chancelière :

Damien Chappuis

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 14 juin 2021

ARRETE DU CONSEIL DE VILLE

Le Conseil de Ville de la Commune municipale de Delémont

- vu :
 - le rapport du Conseil communal du 14 juin 2021 ;
 - les dispositions de l'art. 29 al. 20 du Règlement d'organisation de la Commune municipale ;
 - les préavis favorables de la Commission de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics et de la Commission des finances ;
- sur proposition du Conseil communal :

arrête

1. Le principe de développement des prestations TUD dans le cadre prévu pour les lignes 1 et 2 est accepté.
2. Le principe de la mise en place d'une navette électrique gratuite « Gare Vieille Ville » est accepté.
3. Le principe de l'extension de la navette dès 17h00 à destination de la Croisée des Loisirs est accepté.
4. Les incidences financières découlant des décisions prises ci-dessus par le Conseil de Ville ce 28 juin 2021 seront portées au budget 2022, lequel sera soumis au Législatif lors de la séance ordinaire du budget, en novembre 2021.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE

La présidente :

La chancelière :

Florine Jardin

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 28 juin 2021