



Séance du Conseil général du 26 février 2019

Réponse à la question écrite n° 44 du groupe HSA intitulée : "Transport urbain à Bassecourt"

En préambule aux questions posées, nous aimerions apporter quelques éléments concernant les transports, aussi bien ferroviaires que routiers, au sein de notre Commune.

- Peu avant l'été 2018, la Section cantonale de la mobilité et des transports (SMT) a dû élaborer à très court terme un nouvel horaire valable dès décembre 2018 pour desservir la région Haute-Sorne. Ceci en raison de la décision tardive des CFF de croiser tous les trains en gare de Bassecourt, impactant les lignes de bus en correspondance.
- Plusieurs variantes d'ajustement de la desserte de la Haute-Sorne ont été élaborées et analysées durant l'été passé. La variante préconisée offrait une opportunité intéressante de pouvoir créer une desserte interne à Bassecourt sous la forme d'une boucle avec deux passages par heure, en combinaison avec la ligne Courfaivre-Bassecourt et un rétablissement des correspondances en gare de Courfaivre pour les habitants de ce village.
- La section cantonale de Transports a pris contact avec la Commune pour présenter cette possibilité et une première discussion a eu lieu début août.
- D'entente avec la Commune, le projet a été mis en consultation technique auprès des commissions et directions des écoles Primaire et Secondaire (EP/ESHS) de Haute-Sorne et l'Ecole Primaire de Boécourt du 24 août au 7 septembre 2018. Après plusieurs propositions et discussions, plusieurs modifications, sur demandes des directions d'écoles et des usagers, ont été apportées et le projet a pu être actualisé le 20 septembre 2018.

Pour répondre aux questions posées :

- 1) Le projet a été discuté entre les organes concernés le 1^{er} octobre 2018 et le Conseil communal a, dans sa séance du 08 octobre 2018, émis la volonté de mettre en œuvre la nouvelle desserte pour l'année 2019, moyennant une participation financière de moins de Fr. 70'000.- pour l'horaire 2019, montant qui reste dans les compétences financières du Conseil communal. Nous en avons fait une info lors d'un Conseil général fin 2018. Pour les années 2020 et suivantes, si l'expérience devait se poursuivre, l'Autorité communale a déjà informé la section Mobilité et Transports du Canton et Car Postal qu'une décision du Conseil général sera nécessaire.
- 2) Aucune commission n'a été consultée, car la décision était urgente et qu'elle était dans les compétences administratives, projet test à portée limitée, et financières du Conseil communal.
- 3) Nous nous permettons d'insister sur cette opportunité, à court terme, qui a été donnée par le changement du trafic ferroviaire entre Delémont et Porrentruy et de l'ouverture de la ligne en direction de la gare TGV de Meroux/Belfort. Les délais de décision n'auraient de toute façon pas permis de mener une réelle étude du besoin. Partant du principe que l'offre crée la demande, il a plutôt été choisi de saisir l'opportunité de la desserte et de déterminer à l'usage dans quelle mesure l'offre répond à un besoin.
- 4) Concernant les émissions de gaz CO₂ en g/km et selon les informations récoltées, nous pouvons admettre qu'un bus moderne en utilise environ 4 à 5 fois plus que la voiture individuelle. En d'autres termes, le bilan CO₂ est équilibré à partir du moment où 4 à 5 voyageurs effectuent un trajet avec l'offre TP plutôt que seuls dans leur voiture. Sachant aussi que le taux de regroupement dans les véhicules individuels est encore actuellement très faible.
- 5) La participation communale a été calculée sur le nombre de KM parcourus et par les frais de personnel et de matériel requis pour ce projet test. Elle s'élève à un prix fixe de Fr. 69'823.-, ce qui représente une charge de moins de Fr. 10.- par an et par habitant de notre Commune.

- 6) Comme pour l'ensemble des lignes de bus, le mandat à Car Postal n'a été donné que pour exploiter l'horaire 2019. Il n'y a pas de couverture de déficit. Sur le même principe que pour les lignes de bus régionales, il est convenu une indemnité portant sur les « coûts non couverts planifiés », calculée à l'avance et tenant compte des recettes estimées et convenues avec l'entreprise pour l'année concernée. Il n'y a donc aucun risque financier pour la Commune. Lors de l'introduction d'une nouvelle ligne, il faut compter en principe 3 ans pour qu'elle se fasse connaître et atteigne un niveau de fréquentation stable.
- 7) La commande passée avec l'exploitant (Car Postal) porte uniquement sur l'horaire 2019 (de mi-décembre 2018 à mi-décembre 2019). La prochaine période d'offre portera sur les années 2020-2021 et la commande sera passée pour deux ans. Les offres financières pour cette période seront livrées d'ici fin avril 2019, négociées entre les parties et feront l'objet d'un message aux Conseil général si le projet devait se prolonger sur plusieurs années. Ceci pour permettre l'élaboration du nouvel horaire qui entrerait en vigueur, comme chaque année, en décembre.

Ce projet test apportera certainement encore des modifications, que ce soit dans le parcours, les différents arrêts ou les horaires.

A ce jour, une modification de parcours est déjà admise et sera mise en œuvre très prochainement.

Après renseignements pris auprès du mandataire, des chauffeurs ou des utilisateurs, il semble que pour l'heure tout se passe bien et que l'expérience à tout son sens. Attendons de voir dans la durée les impacts sur la mobilité douce et sur la nécessité de prolonger l'augmentation des prestations de nos différents moyens de transports.

La mobilité douce est un sujet que nous ne pouvons pas ignorer actuellement. C'est dans cette vision d'avenir que le Conseil communal décide de collaborer, après études des dossiers, avec toutes volontés publiques ou privées de diminuer les transports individuels au profit des transports en communs.

Bassecourt, le 18 février 2019

CONSEIL COMMUNAL