

MESSAGE DU GOUVERNEMENT AU PARLEMENT RELATIF A UNE SUBVENTION ANNUELLE DE 78'000 FRANCS DESTINEE A L'ASSOCIATION DES TRANSPORTS NOCTURNES JURASSIENS

du 13 juin 2006

Embargo 26 juin 2006 12h00

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Député-e-s,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation une subvention annuelle de CHF 78'000 destinée à l'Association des transports nocturnes jurassiens (ATNJ).

Le Gouvernement jurassien s'est fixé pour but de développer, durant la présente législature (2003-2006), l'offre en transports nocturnes les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche. Cette offre sera mise en place lors du changement d'horaire en décembre 2006. En terme financier, elle sera imputée aux budgets 2007 et suivants. Un concept d'offre globale a été élaboré en veillant notamment à :

- intégrer différents partenaires financiers;
- tenir compte des offres existantes les vendredis et samedis soirs;
- être en continuité de l'offre de jour;
- assurer la meilleure adéquation possible avec la demande potentielle.

Concernant la gestion du système de transport de nuit, le Gouvernement donne la préférence au mode associatif. Cette solution permet une bonne intégration des communes et de partenaires financiers extérieurs. Elle explique la nature de la décision, le versement d'une subvention, qui est soumise au Parlement.

Table des matières

1	CADRE OFFICIEL	3
2	OBJECTIFS DE L'OFFRE EN TRANSPORTS NOCTURNES	3
3	ETAT DES LIEUX : LES OFFRES EXISTANTES	4
3.1	HIBOU VAL TERBI	4
3.2	NOCTAMBUS FRANC-MONTAGNARD	4
3.3	PUBLICAR HIBOU AJOIE.....	5
3.4	HIBOU HAUT-PLATEAU	5
3.5	LES INITIATIVES PONCTUELLES.....	5
4	ETUDE DE BESOINS	5
4.1	ENQUETE	5
4.2	SECURITE ROUTIERE	7
5	ELABORATION DE L'HORAIRE (NUITS DE VENDREDI A SAMEDI ET SAMEDI A DIMANCHE)	7
5.1	CHOIX DES ZONES-AXES A DESSERVIR	8
5.2	PROPOSITION D'UNE STRUCTURE D'HORAIRE	8
5.3	RELATIONS AVEC L'ASSOCIATION DU NOCTAMBUS FRANC-MONTAGNARD	9
5.4	LIAISONS AVEC L'EXTERIEUR.....	10
6	EXPLOITATION	10
7	COUTS D'EXPLOITATION	10
8	BUDGETS ET FINANCEMENT	11
8.1	BUDGETS D'EXPLOITATION DES 2007	11
8.2	SOURCES DE FINANCEMENT.....	12
8.3	DEPENSES	13
9	BILLETTERIE	14
9.1	RAPPORT TARIFICATION/FREQUENTATION.....	14
9.2	RECONNAISSANCE DES ABONNEMENTS	14
9.3	TARIFICATION.....	14
9.4	ESTIMATION DES RECETTES.....	16
10	STRUCTURE DE GESTION	16
11	OPTION FUTURE	17
12	SYNTHESE ET CONCLUSIONS	17
	ANNEXES	19

1 Cadre officiel

Le développement de l'offre en transports publics nocturnes trouve son cadre officiel dans les éléments suivants :

- Il s'agit d'un objectif du Programme gouvernemental de législature 2003-2006 (mesure N°45).
- Il fait partie du plan directeur cantonal (fiche 2.02 art. 3 al.5).
- Il ressort clairement des demandes exprimées lors de l'élaboration de la Politique de la Jeunesse et des recommandations formulées par le groupe de travail dans son rapport du 19 février 2004.
- Il fait partie des objectifs du Programme pluriannuel de prévention et de promotion de la santé du canton du Jura au titre de contribution à l'amélioration de la sécurité routière.
- La volonté de développement des transports publics nocturnes exprimée par le GVT dans ses réponses aux questions écrites N° 1748 de mai 2003, N° 1899 de septembre 2004 et N° 1979 d'août 2005.
- Comme l'offre de transports publics de jour, les bases légales s'appuient sur la loi fédérale sur les entreprises de transport concessionnaires (RS JU 742.21).

2 Objectifs de l'offre en transports nocturnes

Les objectifs de la mise en place d'un service de transports nocturnes dans le Jura s'articulent, entre autres, autour des **jeunes et de la mobilité**, de la **sécurité**, et de la **valorisation des transports publics**.

Le développement des transports nocturnes a aussi pour objectif d'établir une conception d'ensemble et ainsi harmoniser les différentes offres existantes qui ont des modes de gestion ou de financement différents.

Plus précisément, le développement d'une offre globale en transports nocturnes vise à :

- fournir un service de nuit aux régions qui n'en disposent pas encore, tel que l'axe Delémont – Porrentruy ;
- définir les règles de participation financière de la part du Canton ;
- établir un mode de financement commun impliquant différents acteurs (communes, canton, sponsors, Confédération, etc.) ;
- déterminer un système de gestion efficace et durable ;
- définir une tarification commune incluant le Vagabond ;
- coordonner les différentes offres au niveau des horaires, des tarifs et de la communication ;
- compléter l'offre de jour et participer à ce titre à la promotion de l'utilisation générale des transports publics.

3 Etat des lieux : les offres existantes¹

Le développement de l'offre de nuit en matière de transports publics est fulgurant en Suisse et en Europe². Il correspond aux changements d'habitude en matière de loisirs: on sort et rentre plus tard que par le passé. Ce développement répond également à des impératifs de sécurité routière (voir les statistiques d'accidents la nuit au point 4.2).

Actuellement, des réseaux de nuit fonctionnent dans la plupart des agglomérations suisses ainsi que dans certaines régions non urbaines, au total environ une vingtaine de réseaux. A titre d'exemples, nous pouvons citer :

- Le bus pyjama³ qui dessert plus de 60 communes de la région lausannoise, de Morges à Villeneuve.
- Le Noctambus⁴ genevois dont le réseau, composé de 12 lignes, dessert les 45 communes du canton de Genève, ainsi que 13 communes vaudoises et 2 communes françaises.

Sur le territoire jurassien, quatre offres différentes de transports publics de nuit sont présentes. Nous les détaillons ci-après.

3.1 Hibou Val Terbi

Le bus Hibou Val Terbi a été mis en place à l'initiative du canton en juin 2001. La ligne dessert les villages entre Delémont et Montsevelier, les samedis et dimanches à 1h10, et assure ainsi la correspondance du dernier train en provenance de Bâle. Cela permet au bus Hibou d'être intégré à l'offre TRV (trafic régional voyageurs), et d'être financé par la Confédération à 92% et par le Canton à hauteur de 8%.

Le bus Hibou dessert plus de 6'500 habitants et la tarification est la même que le jour, les abonnements Vagabond, abonnements généraux (AG) ou demi-tarif sont par conséquent valables. La fréquentation est en augmentation, la fréquentation moyenne en 2005 avoisinait 100 personnes par week-end et elle est de 130 personnes par week-end pour le premier trimestre 2006.

3.2 Noctambus franc-montagnard

Lancé en novembre 2002, le Noctambus franc-montagnard était à l'origine une initiative privée visant à offrir aux jeunes un moyen plus sûr de rentrer en fin de soirée. Le Noctambus circule entre 23h15 et 4h45 les vendredis et samedis entre Saignelégier, les Breuleux, Tramelan et La Chaux-de-Fonds et dessert une quinzaine de villages, représentant près de 8'500 personnes sur le territoire jurassien. Malgré une augmentation de la fréquentation (env. 40 personnes par week-end), le Noctambus était largement déficitaire et le service était menacé. Pour assurer la recherche de financement et ainsi la pérennité de ce service, le Noctambus s'est constitué en association en septembre 2004.⁵

Actuellement, la fréquentation moyenne est de 62 personnes par week-end.

Le financement du Noctambus est assuré pour 15% par les communes desservies. Les contributions des membres et des sponsors représentent 55% du budget, les 30% restant étant les recettes des titres de transports et de la location du véhicule. L'Association possède son propre véhicule et a salarié son chauffeur.

La tarification est propre, c'est-à-dire que le prix des trajets a été fixé selon la distance, sur une base se rapprochant du coût des transports diurnes mais sans lien formel avec ceux-ci. Pour les

¹ Une étude de l'offre existante en transports nocturnes jurassiens a déjà fait l'objet d'un mémoire de licence universitaire: Céline Schneider, "Transports publics de nuit : le cas du Canton du Jura.", Université de Neuchâtel, septembre 2004.

² Pour une liste assez complète des offres en Suisse: <http://www.nachtbus.org/>

³ <http://www.servicepyjama.ch/>

⁴ <http://www.noctambus.ch/>

⁵ www.noctambus-fm.ch

distances les plus demandées, les tarifs vont de 4 francs à 10 francs. Les abonnements et titres de transports habituels ne sont pas acceptés.

3.3 PubliCar Hibou Ajoie

Mis en place, ici aussi à l'initiative du canton du Jura, en décembre 2002, le PubliCar Hibou Ajoie est l'extension de l'offre PubliCar diurne aux soirées de vendredi et samedi entre 23h30 et 3h00. Le principe est donc le même que la journée, il est indispensable de réserver sa course par téléphone et les tarifs sont les mêmes que la journée (prix de trajet normal + surtaxe de 3.-) et les abonnements sont valables. Comme il s'agit d'une extension de l'offre diurne, le PubliCar Hibou est également intégré à l'offre TRV et cofinancé par la Confédération.

A noter que ce système ne se montre pas satisfaisant, de par son concept même. En effet, vu la grandeur du territoire à couvrir, des demandes de dernière minute sont plus difficiles à satisfaire. Malgré cet inconvénient significatif, le PubliCar Hibou permet à la population ajolote (17'000 habitants hors Porrentruy) d'être mobile les nuits de fin de semaine. Son utilisation était en moyenne d'environ 44 personnes par week-end en 2005, et de 35 personnes par week-end pour le premier trimestre 2006. On constate donc une baisse pour le PubliCar Hibou, ce qui démontre la limite d'un service de bus à la demande la nuit.

3.4 Hibou Haut-Plateau

Le Hibou du Haut-Plateau a aussi débuté en décembre 2002, à la demande des quatre communes desservies, soit Soyhières, Movelier, Pleigne et Mettembert. Ce sont également ces quatre communes qui prennent en charge les CHF 12'000.- annuels que coûte cette ligne.

Le bus Hibou du Haut-Plateau fonctionne les samedis et dimanches à 1h10 (tout comme celui en direction du Val Terbi) et quelques 18 personnes, en moyenne, l'empruntent chaque week-end de manière régulière. La tarification est identique à la journée et les abonnements demi-tarif, AG et Vagabond sont acceptés.

3.5 Les initiatives ponctuelles

Depuis quelque temps, de nombreuses initiatives ponctuelles en matière de transports nocturnes voient le jour. Il s'agit principalement de transports assurés à l'occasion de manifestations ponctuelles (Chant du Gros, Rock Air, Fête de la Bière, Carnaval, Danse sur la Doux, etc....). Par ailleurs, des établissements comme le Casino Barrière du Jura / discothèque 138 (Courrendlin) ainsi que la discothèque Le Golf (Porrentruy) ont eu l'occasion de mettre en place des transports réguliers pour desservir leurs établissements. Des relations étroites ont été nouées avec ces établissements, en particulier le Casino Barrière du Jura/discothèque 138 pour la mise en place tant du nouveau réseau de transports nocturnes jurassiens que d'un partenariat commercial.

4 Etude de besoins⁶

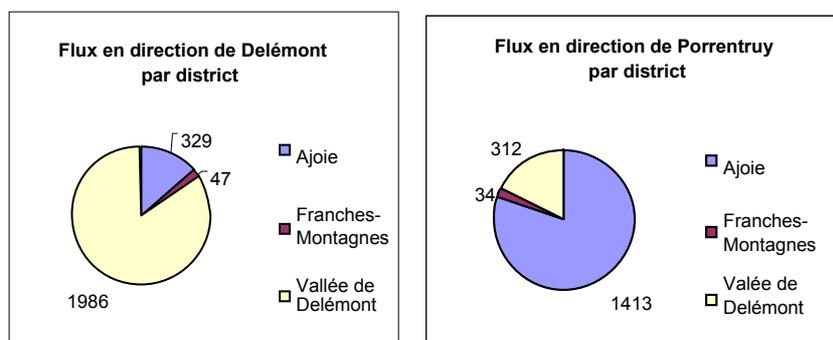
4.1 Enquête

Afin de pouvoir appréhender les besoins des jeunes en matière de transports nocturnes et de déterminer quels sont les flux durant les soirées du vendredi et samedi, il a été décidé de lancer une large enquête. Un questionnaire a été distribué au printemps 2005 par l'intermédiaire principalement des établissements de l'enseignement post-obligatoire. Sur 2'550 questionnaires diffusés, 1'050 questionnaires ont été retournés. Ce chiffre représente 41% des questionnaires distribués, ce qui est remarquable et encourageant. Ce résultat permet de considérer comme très significatives les tendances relevées par l'enquête.

⁶ Une étude de marché relative à l'axe Delémont – Bassecourt a déjà fait l'objet d'un travail de maturité professionnelle commerciale, celui-ci appuyant les résultats de la présente enquête : Nataša Maksimović, "Transport public de nuit reliant Delémont à Bassecourt", RCJU DEE, mai 2005.

Le premier résultat est que les jeunes sortent principalement dans les chefs-lieux, soit Delémont et Porrentruy, et qu'en majorité les jeunes restent dans leur district. Notons qu'il y a eu très peu de réponses de la part des Franches-Montagnards, ceux-ci étant plus naturellement tournés vers La Chaux-de-Fonds ou Tramelan. Les chiffres apparaissant dans les graphiques ci-dessous sont extraits de l'enquête et représentent des trajets par mois.

Dans le cas des jeunes qui sortent à Delémont (qui sont donc susceptibles de rentrer de Delémont) nous avons 84% d'entre eux qui sont domiciliés dans la vallée de Delémont, 14% en Ajoie et seulement 2% dans les Franches-Montagnes. Dans le cas de Porrentruy, 80% sont d'Ajoie, 18% de la Vallée et à nouveau 2% des Franches-Montagnes.



L'autre tendance ressortant clairement de l'enquête est l'importance des trajets effectués le long de l'axe Delémont – Porrentruy. En revanche, le nombre de trajets de centre à centre, entre Porrentruy et Delémont, est plus modeste en comparaison avec, respectivement, les flux entre la vallée de la Sorne et Delémont ou encore entre Courgenay et Porrentruy. Les trajets effectués tout au long de l'axe Delémont – Porrentruy représentent un tiers de l'ensemble des trajets des jeunes sondés.

Tableau 1 : Flux sur l'axe Delémont - Porrentruy, exprimé en trajet/mois

Direction	Région	[trajets/mois]
Delémont	Vallée de la Sorne	497
	Porrentruy	124
	Courgenay/St-Ursanne	57
	Autres en Ajoie	148
Porrentruy	Courgenay/St-Ursanne	178
	Vallée de la Sorne	128
	Delémont	80
	Autres dans la vallée de Delémont	104
Total		1316

De manière synthétique, voici les chiffres significatifs issus de l'enquête :

- **95%** sont favorables à un développement des transports publics nocturnes
- **88%** indiquent qu'ils utiliseraient les transports publics nocturnes
- **78%** possèdent un abonnement, dont **58%** le Vagabond
- **56%** se disent d'accord pour payer une surtaxe
- **50%** rentrent entre 1h00 et 3h00 et **30%** après 3h00
- **11%** désirent une course à 1h00, **45%** à 2h00, et enfin, **44%** à 3h00

4.2 Sécurité routière

Les problèmes de sécurité routière chez les jeunes ont largement été évoqués, et en consultant les chiffres fournis par le BPA, l'OFS ou encore l'ISPA, on constate que les jeunes de 15-25 ans sont les principales victimes des accidents de la route, et que ce phénomène est encore plus marqué dans le canton du Jura! 33% des victimes d'accidents avec blessés graves ou tués sont des jeunes de 15 à 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 12% de la population jurassienne. Au niveau suisse, la proportion des jeunes de 15 à 24 ans victimes d'un accident avec blessés graves ou tués représente 26,5% de tous les accidents la semaine alors qu'elle grimpe à 39,7% le week-end. Les accidents survenant les nuits de vendredi et samedi représentent dans le canton du Jura 17,5% de tous les accidents, soit le double du niveau suisse (8,8%)⁷.

Les coûts externes, supportés par la collectivité, occasionnés par les victimes d'accidents graves représentent en moyenne CHF 120'000.- par accidenté⁸. Si le développement de l'offre en transports nocturnes permettait d'éviter un seul accident grave par année, alors le montant économisé pour la collectivité serait supérieur à la contribution cantonale prévue aux coûts des bus nocturnes.

5 Elaboration de l'horaire (nuits de vendredi à samedi et samedi à dimanche)

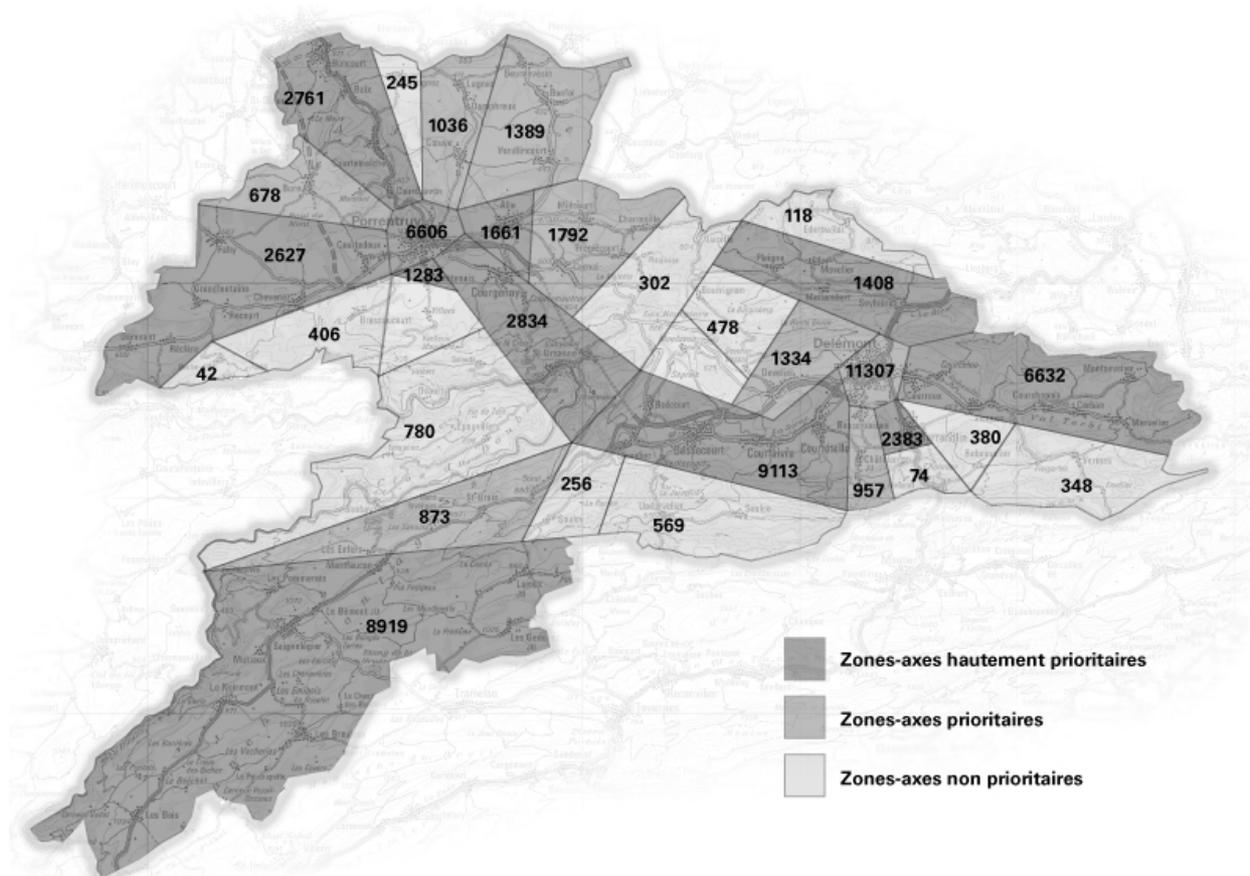


Figure 1 : Carte des zones-axes par priorité
(chiffres indiquant le nombre d'habitants).

⁷ Statistiques extraites du rapport de la Police cantonale (OPCI), "Accidents de la circulation routière survenus dans le Canton du Jura en 2004", janvier 2005.

⁸ Estimation extraite du rapport de l'Office du développement territorial (ARE), "Coûts des accidents du trafic routier et ferroviaire en Suisse pour l'année 1998", novembre 2002.

5.1 Choix des zones-axes à desservir

Un choix des zones-axes a été opéré en fonction des critères suivants :

- Population desservie
- Flux estimé selon les résultats de l'enquête
- Offre de transports nocturnes existante
- Adéquation avec l'offre de jour (à savoir la possibilité de faire le trajet aller avec les transports publics actuellement existant)

5.2 Proposition d'une structure d'horaire

Pour établir différents scénarios d'horaires, nous avons tenu compte des habitudes de rentrée des jeunes. Rappelons que 80% des personnes interrogées affirmaient rentrer après 1h00 et 90% désiraient une course à 2h00 ou 3h00. Nous avons également tenu compte des contraintes techniques et financières pour optimiser l'horaire. Une attention particulière a par ailleurs été portée sur les aspects suivants :

- définir les horaires en tenant compte des heures de fréquentation des établissements publics, et essayer d'offrir deux courses, l'une aux environs de 1h00 et l'autre à 3h00 ;
- utiliser un minimum de véhicules supplémentaires, et donc de chauffeurs, et minimiser les temps d'arrêt afin de contenir au maximum les coûts ;
- procéder à des départs simultanés des différents véhicules, et à la même minute dans les cas de courses multiples pour une destination donnée, pour ainsi faciliter la communication ;
- assurer la correspondance, à Delémont, du dernier train de Bâle en gardant les départs à 1h10;
- relier les trois districts entres eux;
- assurer également la correspondance avec le train en provenance de La Chaux-de-Fonds qui arrive à 0h48 à Saignelégier.

En accord avec ce qui est mentionné ci-dessus, nous proposons d'élaborer l'horaire:

1. en prolongeant le service des deux véhicules circulant déjà (Hibou Val Terbi et Haut-Plateau), pour accomplir une deuxième course direction Montsevelier, ainsi qu'une course direction Châtillon et Develier ;
2. en ajoutant deux véhicules effectuant chacun un aller-retour desservant l'axe Delémont – Porrentruy, puis une course jusqu'à Boncourt et Glovelier ;
3. en remplaçant le PubliCar Hibou par un véhicule assurant des départs fixes en direction de la région de Bonfol (0h00), la couronne de Porrentruy (1h00), la Baroche (1h30), et la Haute Ajoie (2h00) ;
4. en mettant en place un bus partant de Saignelégier à 0h50 et arrivant à 1h25 à Glovelier, au moment où les deux bus en provenance de Delémont et Porrentruy se croisent, avec un retour à 1h40, permettant de relier les Franches-Montagnes aux deux autres districts.

Additionné à l'offre du Noctambus franc-montagnard, l'horaire exposé ci-dessous dessert 64'000 habitants, soit 92% de la population jurassienne.

Tableau 2 : Lignes desservant les districts de Delémont et Porrentruy

Ligne	Départs	Remarques
Delémont – Porrentruy	1h10 / 2h10 ¹ / 3h10	¹ Ne circule que jusqu'à Glovelier
Delémont – Montsevelier	1h10 / 2h10 ² / 3h10	² Ne circule que jusqu'à Vicques, continue via Courrendlin
Delémont – Mettembert	1h10	Circule via Movelier et Pleigne
Delémont – Develier	1h45 / 2h45	
Delémont – Châtilion	2h40	Continue via Courrendlin
Porrentruy – Delémont	1h10 / 3h00	
Porrentruy – Boncourt	2h10	Revient via Montignez
Porrentruy – Bonfol	0h00	Circule via Courgenay, Alle et continue via Coeuve
Porrentruy – Fontenais	1h00	Continue via Courtedoux
Porrentruy – Charmoille	1h30	Circule via Alle, Cornol, continue via Miécourt
Porrentruy – Damvant	2h00	Circule via Courtedoux, Bure et Fahy
Saignelégier – Glovelier	0h50	Assure les correspondances pour Delémont et Porrentruy
Glovelier – Saignelégier	1h40	Attend les correspondances de Delémont et Porrentruy

Il est à souligner que les trois chefs-lieux de districts sont reliés entre eux aux environs de 1h00 (heure de départ) par ce système.

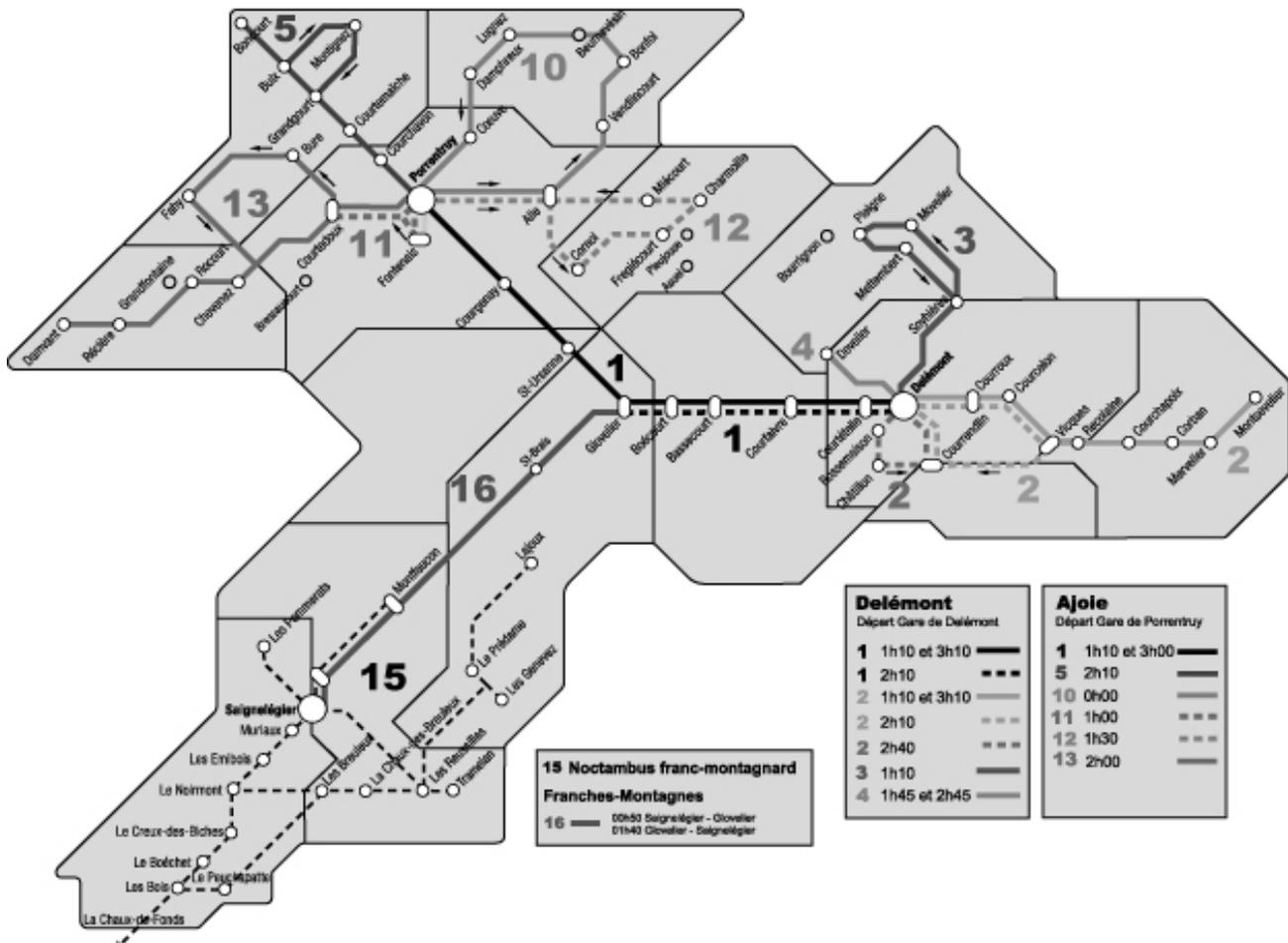


Figure 2 : Plan du réseau des transports nocturnes jurassiens

5.3 Relations avec l'Association du Noctambus franc-montagnard

Dans un premier temps, il est proposé d'associer de manière particulière le Noctambus franc-montagnard au concept général en se limitant à une subvention forfaitaire. Ce choix est dicté par le fait...

- qu'il s'agit d'un système qui fonctionne bien et qu'il serait inopportun d'y apporter de grandes modifications, et ce alors que sa nouvelle formule ne date que de 2005 ;
- qu'un financement propre est en grande partie assuré jusqu'à fin 2007 ;
- que l'association Noctambus est déjà en place ;
- que la structure de financement s'écarte pour le moment sensiblement du concept retenu pour les deux autres districts ;
- qu'une tarification propre a été mise en place et que les abonnements habituels de transports publics ne sont pas reconnus.

Des rencontres ont eu lieu avec les responsables de l'Association du Noctambus franc-montagnard afin d'évoquer son intégration dans le concept global. Il en est ressorti qu'une phase intermédiaire était nécessaire pour optimiser une éventuelle intégration et que celle-ci se ferait de toute manière par étapes, par exemple en commençant par unifier les tarifs, puis en partageant par exemple la gestion tout en gardant deux associations distinctes. Il a aussi été proposé que, par souci d'équité envers les autres régions, le Canton du Jura subventionne de manière transitoire le Noctambus franc-montagnard à hauteur de CHF 7000.-. Cette subvention annuelle se fera sous la forme d'un arrêté du Gouvernement. Une solution définitive concernant les relations entre le Noctambus franc-montagnard et le réseau des transports nocturnes jurassiens, sur la base des expériences faites des deux côtés, devrait entrer en vigueur en 2008 au plus tôt. Afin de maintenir les contacts au plus près, il est proposé qu'un membre du Comité de l'Association du Noctambus franc-montagnard siège au comité de l'Association des transports nocturnes jurassiens et vice-versa.

5.4 Liaisons avec l'extérieur

Une structure d'horaire comme décrite (aux points 5.2 et 5.3) permet d'assurer une meilleure liaison avec les régions extérieures au canton. Actuellement, seul Delémont est desservi par les derniers trains et bus en provenance respectivement de Bâle et Bienne, et Saignelégier en provenance de La Chaux-de-Fonds. L'offre en transports nocturnes permettra de rejoindre les trois chefs-lieux en provenance de :

- Bâle départ à 0h22 (actuellement à 23h05 pour Porrentruy et Saignelégier)
- Bienne départ à 23h49 (actuellement à 22h50 pour Porrentruy)
- La Chaux-de-Fonds départ à 0h17 (actuellement 21h51 pour Porrentruy)
- Zurich aéroport départ à 22h43 (actuellement 21h13 pour Porrentruy et Saignelégier)

6 Exploitation

Les aspects légaux ont été convenus avec l'Office fédéral des transports (OFT). Les entreprises exploitantes seront les détentrices des concessions fédérales nécessaires à l'exploitation. Afin de donner au système toute la souplesse d'adaptation utile, il a été convenu l'octroi par la Confédération de concessions de zone permettant d'adapter les parcours des lignes de manière simplifiée. Une partie des courses, celles en correspondance avec les derniers trains, sera intégrée à l'offre de trafic régional commandée et financée conjointement par la Confédération et le Canton. Ces courses seront donc directement commandées par le Canton auprès des exploitants. Les autres courses seront commandées par l'Association auprès des entreprises de transport.

7 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation présentés dans le budget ci-après sont issus des offres reçues des entreprises CarPostal et CJ. Ils sont divisés en deux catégories, la première correspondant aux

courses admises dans le Trafic régional voyageurs (TRV) suite aux négociations entreprises avec l'Office fédéral des transports (OFT), et la seconde les autres. Des coûts bruts doivent être déduites les recettes voyageurs. Vu l'incertitude sur le niveau de recettes attendues, une disposition sera prévue dans la convention liant l'entreprise CarPostal et l'ATNJ partageant la prise de risque sur les recettes.

8 Budgets et financement

8.1 Budgets d'exploitation dès 2007

Deux budgets sont présentés ci-dessous. Le premier présente l'ensemble des charges et recettes concernant l'offre en transports nocturnes, c'est-à-dire que les coûts inclus dans le Trafic régional voyageurs (TRV) sont mentionnés, bien que ceux-ci soient commandés par le Canton et la Confédération. Le deuxième budget ne présente que les montants concernant directement l'Association des transports nocturnes jurassiens (ATNJ).

Tableau 3 : Budget global des transports nocturnes jurassiens, y compris TRV

Libellé	Description	Recettes	Dépenses
Exploitation	Coût brut hors TRV		241'000
Exploitation	Coût brut TRV		133'645
Exploitation	Subvention Noctambus		7'000
Exploitation	Divers et réserve		2'231
Somme Exploitation			383'876
Promotion	Communication		10'000
Somme Promotion			10'000
Gestion	Conduite du projet		15'000
Gestion	Coûts de gestion		5'000
Gestion	Sécurité et prévention		10'000
Somme Gestion			30'000
Recettes voyageurs	Recette Vagabond CarPostal	20'000	
Recettes voyageurs	Vente billets	98'000	
Somme Recettes voyageurs		118'000	
Indemnités TRV		98'376	
Somme Indemnités TRV		98'376	
Cotisations	Communes	77'500	
Somme Cotisations		77'500	
Sponsors	Partenaire principal	23'000	
Sponsors	Autres partenaires	22'000	
Somme Sponsors		45'000	
Subvention RCJU	Noctambus franc-montagard	7'000	
Subvention RCJU	ATNJ	78'000	
Somme Subvention RCJU		85'000	
Total		423'876	423'876

Tableau 4 : Budget de l'Association des transports nocturnes jurassiens

Libellé	Description	Recettes	Dépenses
Exploitation	Coût net selon offre CarPostal		158'269
Exploitation	Divers		2'231
Somme Exploitation			160'500
Promotion	Communication		10'000
Somme Promotion			10'000
Gestion	Sécurité et prévention		10'000
Gestion	Conduite du projet		15'000
Gestion	Coûts de gestion		5'000
Somme Gestion			30'000
Cotisations	Communes	77'500	
Somme Cotisations		77'500	
Sponsors	Partenaire principal	23'000	
Sponsors	Autres partenaires	22'000	
Somme Sponsors		45'000	
Subvention RCJU	ATNJ	78'000	
Somme Subvention RCJU		78'000	
Total		200'500	200'500

Un budget de lancement a été établi pour un montant total de CHF 77'000.- réparti dans les postes suivants: promotion, infrastructure, sécurité et gestion. La Loterie Romande a été sollicitée pour le financement de l'ensemble de la phase de lancement. Cette phase se déroulera pour l'essentiel à la fin de 2006 et dans la première moitié 2007.

8.2 Sources de financement

- **Recettes voyageurs** : Les recettes voyageurs proviennent de la vente de billets d'une part, et des recettes Vagabond d'autre part. Elles sont évaluées avec l'exploitant et déduites des coûts bruts pour la demande d'indemnités adressée tant au Canton et à la Confédération pour la partie intégrée au TRV que pour celle adressée à l'Association des transports nocturnes jurassiens pour les courses hors TRV. L'évaluation revêt par conséquent une importance particulière. La problématique de la billetterie est traitée plus précisément au point 9.

A la fin du premier exercice, une évaluation sera établie afin de connaître plus précisément les recettes 2007 et une adaptation plus proche de la réalité sera faite en collaboration avec les exploitants.

- **Participation des communes** : Sur le modèle du Noctambus franc-montagnard et du Noctambus genevois, les communes desservies ont été sollicitées pour une participation financière. Le modèle retenu est de CHF 1.- par habitant et par année pour les communes desservies une fois par nuit, et de CHF 1.50 pour les communes desservies deux fois et plus. 46 communes ont répondu favorablement à la sollicitation, ce qui représente 55'545 personnes pour un montant de CHF 77'500.-. Les seules communes ayant refusé sont Beurnevésin et Grandfontaine, par conséquent ces communes ont renoncé à être desservies. Les communes se sont engagées pour une durée minimum de trois ans à garantir leur financement, celui-ci ayant valeur de cotisation de membre de l'Association des transports nocturnes jurassiens. Selon les statuts de l'association, la qualité de membre est reconduite automatiquement par le paiement de la cotisation. Ainsi, il sera possible de tirer un bilan du fonctionnement du système durant la 2^e année et de proposer des adaptations avant la fin du délai de trois ans. De manière générale, afin d'éviter de mettre en péril les transports nocturnes et pour disposer de temps en cas de réaménagement du réseau, les démissions doivent être adressées au minimum six mois avant le début de l'exercice suivant. En contrepartie, en tant que membres de l'Association chargée de la gestion, les communes auront la possibilité d'influencer de manière déterminante l'orientation stratégique du réseau des transports nocturnes. Par ailleurs, la manière dont les communes seraient à l'avenir appelées à participer au financement des

transports de nuit pourrait être modifiée par les dispositions en cours d'examen de participation financière des communes à l'ensemble des transports publics régionaux dans le cadre de l'établissement de la nouvelle loi jurassienne sur les transports publics.

- **Fonds privés/sponsors** : Les apports privés confirmés proviennent :
 - du Casino Barrière du Jura pour un montant de CHF 23'000.- ;
 - de la Discothèque Club 138 pour un montant de CHF 12'000.- .

Des démarches sont en cours auprès d'autres partenaires avec pour objectif d'obtenir CHF 10'000.- supplémentaires. Cette dernière somme figure déjà au budget.

- **TRV** : La participation financière de la Confédération par l'intermédiaire du Trafic régional voyageurs (TRV) est déjà effective pour les Hiboux Val Terbi et PubliCar. Il a été convenu avec l'Office fédéral des transports que les courses en correspondance avec les derniers trains seraient intégrées au système de financement du trafic régional. Les courses au départ de Delémont à 1h10 (direction Val Terbi, Porrentruy et Pleigne) sont concernées car en correspondance aux derniers trains en provenance de Bâle et de Bienne. La course au départ de Saignelégier est également incluse car en correspondance du dernier train en provenance de La Chaux-de-Fonds.
- **Subventions cantonales** : Les subventions cantonales sont de :
 - CHF 7'000.- pour l'Association du Noctambus franc-montagnard ;
 - CHF 78'000.- pour l'Association des transports nocturnes jurassiens ;

Au total, les subventions s'élèvent annuellement à CHF 85'000.-.

Le Gouvernement souhaite que ces subventions, à l'instar de ce qui est prévu par les communes, soient allouées au moins pendant trois ans.

8.3 Dépenses

- **Coûts d'exploitation** : Les coûts d'exploitation peuvent être décrits de deux manières différentes : les coûts bruts et les coûts nets. Les premiers, comme figurant dans le tableau n°3, ne prennent pas en compte les recettes voyageurs (billets et abonnements Vagabond).

Les coûts bruts d'exploitation sont issus des offres CJ et CarPostal et ils s'élèvent ensemble à CHF 374'645.-, les coûts nets à CHF 256'645.-.

- **Promotion** : Les dépenses relatives à la promotion sont composées du graphisme, de l'impression de prospectus (environ 10'000) et d'affiches (environ 500), de leur diffusion ainsi que des annonces médias. La majeure partie de celles-ci feront l'objet de partenariats avec les médias, raison pour laquelle le montant ne dépasse pas CHF 10'000.-. Notons également que les exploitants effectuent, à leur frais pour un montant de l'ordre de CHF 10'000.-, une partie de la promotion.
- **Prévention et sécurité** : Un budget de CHF 10'000.- est prévu pour assurer la sécurité dans les bus, qui, rappelons-le, circuleront entre 1h00 et 4h00 du matin. Ce montant correspond à la mise en place d'un service de modérateurs. Il s'agit, à l'image des expériences des « Grands Frères », de patrouilles de jeunes circulant occasionnellement dans les bus.
- **Coûts de gestion et divers** : Ces dépenses correspondent notamment à l'ensemble des coûts administratifs et des travaux de comptabilité.
- **Conduite du projet** : Ces frais sont composés du salaire du secrétariat correspondant à 10% d'un poste, et des jetons de présence des membres du comité.

9 Billetterie

9.1 Rapport tarification/fréquentation

Le choix du système de tarification est capital, car il a une influence directe tant sur les recettes que sur la fréquentation. Le prix du billet, s'il est bas, est incitatif mais limite les recettes par déplacement. Il existe une valeur limite présentant le meilleur rapport recettes/fréquentation, valeur que nous avons essayé d'évaluer en effectuant plusieurs estimations.

Il faut également tenir compte de la tarification existante en journée et tenter d'avoir une continuité dans la billetterie. Il est par exemple délicat de mettre en place une tarification propre pour certaines des courses qui actuellement fonctionnent selon le système de jour des transports publics (hibou Val Terbi et Haut-Plateau).

9.2 Reconnaissance des abonnements

Afin de favoriser la synergie la meilleure avec les transports publics, il a été décidé la reconnaissance de l'abonnement Vagabond. Par conséquent une partie des recettes Vagabond seront considérées comme recettes du transport de nuit. Une estimation a été réalisée – selon le principe de km/voyageurs habituellement appliqué – conjointement par le Service des transports et de l'énergie et l'entreprise CarPostal. Le montant estimé s'élève à CHF 20'000.-.

Il a été convenu, en accord avec les membres de la communauté tarifaire jurassienne, de reconnaître l'abonnement Vagabond. Les recettes Vagabond affectées au transport de nuit proviennent de la part reçue par CarPostal du pot commun de la communauté tarifaire.

Il a été décidé de ne pas reconnaître les abonnements demi-tarifs et généraux. La part des recettes pouvant être attribuée aux transports nocturnes étant trop faible pour que les CFF rétrocèdent une partie de leur recette. Il n'est pas exclu qu'en fonction de l'évolution des recettes, une reconnaissance ultérieure soit acceptée.

Une carte multicourses sera disponible, celle-ci offrant six courses pour le prix de cinq. Cela aura l'avantage d'aider à fidéliser la clientèle de nuit et à diminuer le temps consacré à la vente des billets dans les bus.

9.3 Tarification

Au vu de ce qui se fait dans d'autres cantons, différents systèmes de tarification ont été étudiés.

- Tarification identique à celle du jour.
- Tarification identique à celle du jour avec une surtaxe.
- Tarif unique avec un rabais pour les détenteurs du Vagabond.
- Tarification basée sur le découpage des zones Vagabond.

Pour chacun de ces systèmes, les recettes potentielles ont été évaluées, et le prix de courses calculés. Le système finalement retenu a été choisi de sorte à assurer des recettes suffisantes sans rendre le prix des courses trop onéreux pour l'utilisateur. Il a également été tenu compte des aspects techniques relatifs à l'émission des titres de transports, ou encore la monnaie à rendre.

Au vu de ces éléments, mais aussi de la difficulté de faire reconnaître les abonnements demi-tarifs et généraux, le système choisi est basé sur une tarification propre selon les zones Vagabond comme décrit ci-dessous.

Précisons que les tarifs et leurs modifications ultérieures seront validés par le Canton.

Tableau 5 : Tarification des transports de nuit.

Nombre de zones	Sans Vagabond	Avec Vagabond
1 zone	5.-	3.-
2 et 3 zones	8.-	3.-
4 zones et plus	10.-	3.-

Les porteurs d'un abonnement Vagabond valable sur le parcours choisi payent un supplément forfaitaire de 3 francs par trajet. Le supplément n'est à acquérir qu'une fois, même si le parcours implique un ou plusieurs changements de bus.

Tableau 6 : Comparaisons des tarifs diurnes et nocturnes pour quelques destinations caractéristiques.

Départ	Destination	Diurnes		Nocturnes	
		1/1	1/2	sans Vagabond	avec Vagabond
Delémont	Courroux	3.20	2.20	5.00	3.00
Delémont	Vicques	3.80	2.20	5.00	3.00
Delémont	Courtételle	3.20	2.20	5.00	3.00
Delémont	Bassecourt	3.80	2.20	8.00	3.00
Delémont	Porrentruy	9.80	4.90	10.00	3.00
Delémont	Boncourt	13.40	6.70	10.00	3.00
Porrentruy	Courgenay	3.20	2.20	5.00	3.00
Porrentruy	Boncourt	4.60	2.30	8.00	3.00
Porrentruy	Bassecourt	7.20	3.60	10.00	3.00
Saignelégier	Delémont	16.20	8.10	10.00	3.00

De manière générale, les prix "plein tarif" sur les bus de l'Association des transports nocturnes jurassiens sont, à distance égale et pour les parcours les plus demandés, supérieurs à ceux demandés sur les véhicules du Noctabus des Franches-Montagnes.

Tableau 7: Comparaison des prix simple course entre le Noctabus franc-montagnard et les transports nocturnes jurassiens

	Km	Prix	Système
Saignelégier-Le Bémont	1,5	2.-	Ass. du Noctabus franc-montagnard
Courroux-Delémont	2	5.-	Ass. des transports nocturnes jurassiens
Les Bois-Le Noirmont	6,9	4.-	Ass. du Noctabus franc-montagnard
Vicques-Delémont	6,6	5.-	Ass. des transports nocturnes jurassiens
Saignelégier-Les Bois	12,6	6.-	Ass. du Noctabus franc-montagnard
Delémont-Glovelier	12,5	8.-	Ass. des transports nocturnes jurassiens
La Chaux-de-Fonds-Saignelégier	25	10.-	Ass. du Noctabus franc-montagnard
Delémont-Porrentruy	26	10.-	Ass. des transports nocturnes jurassiens

9.4 Estimation des recettes

Il est important de noter que les estimations présentées sont prudentes. Nous sommes partis des réponses obtenues au travers de l'enquête effectuée. Nous avons limité les résultats aux personnes affirmant vouloir utiliser les transports publics nocturnes et sur les flux principaux. Les éléments suivants joueraient en faveur d'une fréquentation effective plus élevée que celle considérée pour notre estimation des recettes.

- Nous nous sommes basés sur les réponses effectives rentrées (1'050 questionnaires) et nous n'avons pas extrapolé les résultats à l'ensemble des 16-25 ans (env 8'500 personnes).
- Les plus de 25 ans représentent également une clientèle potentielle, et cette population est quasi absente dans l'échantillon de notre sondage.
- L'estimation ne se base que sur les trajets au départ de Delémont et Porrentruy.
- Le nombre de trajets effectués par les personnes ne possédant pas d'abonnement est pondéré prudemment par un facteur de 0,5. Il s'agit d'une population moins susceptible d'emprunter les transports publics.

Tableau 8: Estimation des recettes résultant de la vente de billets.

Départ	[sorties/mois]	Recettes
Delémont	1'116	4'644.-
Porrentruy	688	3'035.-
Total mensuel	1'804	7'679.-
Total annuel	21'648	92'148.-

Le nombre de sorties/mois figurant dans le tableau 8, 1'804, est une estimation ne tenant compte que de l'axe Delémont – Porrentruy. Il faut compter également la fréquentation actuelle qui s'élève à une moyenne de 660 passagers par mois. Il a été convenu des recettes voyageurs de 95'000 francs. Il est envisageable de pouvoir compter sur un nombre d'environ 3'000 passagers par mois.

10 Structure de gestion

La forme de gestion associative a été choisie. Elle présente plusieurs avantages. Tout d'abord elle facilite l'obtention de fonds auprès d'une partie des partenaires. Ensuite, elle permet aux communes d'être directement associées au devenir des transports nocturnes. Ce modèle est celui qui a été choisi par les Noctambus franc-montagnard et genevois. Des statuts ont été élaborés. La participation des communes se fera sous forme d'adhésion dont la contribution aura valeur de cotisation. En tant qu'organe subventionnant, le Canton aura un siège permanent au comité de l'association. D'autres personnes morales ou physiques peuvent être membres de l'association et du comité, celui-ci étant composé d'un minimum de cinq personnes.

Le rôle principal de l'Association des transports nocturnes jurassiens sera d'assurer le financement du système, de définir les options stratégiques, de gérer la promotion et de commander une partie de l'offre auprès des exploitants. L'exploitation et les réponses à apporter aux questions techniques seront assurées par les entreprises de transport mandatées. Le Canton devra valider les modifications concernant le réseau et les horaires ainsi que les offres financières que soumettront les entreprises de transports à l'Association.

Signalons que l'existence d'une forme juridique semblable favorisera le moment venu le rapprochement de l'Association des transports nocturnes jurassiens avec l'Association du noctambus franc-montagnard.

11 Option future

Le système de transports nocturnes est amené à évoluer. Aucune desserte n'est prévue dans cette phase pour les communes de Asuel, Bourrignon, Bressaucourt, Epiqueuz, Epauvillers, Montenol, Montmelon, Ocourt, Pleujouse, Rebeuvelier, Roche d'Or, Seleute, Soubey, Soulce, Undervelier, Vellerat et Vermes, auxquelles s'ajoutent Grandfontaine et Beurnevésin qui ont refusé d'être desservies. Une partie d'entre elles ont sollicité le Service des transports et de l'énergie afin d'étudier les possibilités d'améliorations de leur desserte. Par souci de transparence, nous avons estimé les coûts supplémentaires sous forme de modules optionnels.

Haut-Plateau

Trois variantes en direction du Haut-Plateau ont été calculées afin de desservir Bourrignon ainsi qu'offrir une 2^e course pour Soyhières, Pleigne, Mettembert et Movelier.

- Develier (1h53) -Bourrignon-Develier **CHF 10'800.-**
- Develier -Bourrignon-Develier-Delémont (2h10) -Soyhières -Movelier-Pleigne-Mettembert-Soyhières-Delémont **CHF 23'500.-**
- Delémont (2h10) -Soyhières-Movelier-Pleigne-Mettembert -Soyhières-Delémont **CHF 12'720.-**

Ajoie

- Porrentruy – Bressaucourt – Porrentruy **CHF 6'200.-**
- Cornol – Asuel – Pleujouse – Fregiécourt **CHF 3'900.-**
- Véhicule supplémentaire: meilleure offre (horaire) et desserte de Villars/Fontenais, Bressaucourt, Asuel et Pleujouse **CHF 22'000.-**

Sur cette base, nous avons élaboré ci-après un module mettant l'accent sur l'extension de la desserte aux localités de Bourrignon, Bressaucourt, Asuel et Pleujouse, représentant au total 987 habitants, qu'il n'est pas prévu de desservir dans l'offre de base.

Tableau 9: Coût supplémentaire pour une desserte étendue.

Description de la variante	Coûts bruts	Supplément participation communes	Coûts nets
Develier – Bourrignon – Develier	10'800	296	10'504
Porrentruy – Bressaucourt – Porrentruy	6'200	406	5'794
Cornol – Asuel – Pleujouse – Fregiécourt	3'900	302	3'598
	20'900	1'004	19'896

En fonction du développement de la fréquentation, il sera possible d'envisager à l'avenir une desserte pour les plus importantes des communes citées ci-dessus. En l'état actuel, Les coûts nets supplémentaires seraient à charge du Canton.

12 Synthèse et conclusions

L'existence d'un fort potentiel pour le développement de l'offre en transports nocturnes est démontrée. L'utilisation de la future offre, est estimée de manière prudente à 3'000 passagers par mois. La faisabilité de ce projet a été étudiée dans le détail.

Un projet d'horaire a été élaboré. Il concerne les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche. Cet horaire permet d'offrir, en complément avec les dessertes assurées actuellement par le Noctabus franc-montagnard, une ou plusieurs relations nocturnes à 92% de la population cantonale.

Cet horaire a été établi en tenant particulièrement compte de l'offre actuelle et en limitant au maximum le nombre de bus supplémentaires nécessaires, ce afin de limiter les coûts. Afin d'associer au mieux de multiples partenaires (communes, sponsors), la forme de gestion associative a été choisie.

**Quelques chiffres clés
(sans Noctabus franc-montagnard)**

- Nombre de communes desservies 49
- Population desservie 58'375
- Nombre de véhicules 6
- Nombre de lignes 10
- Nombre de courses par nuit 19
- Distance parcourue par année 55'018 Km
- Coûts bruts d'exploitation CHF 374'645.-
- Recettes voyageurs CHF 118'000.-

Le Canton contribuera formellement de trois manières aux transports nocturnes:

- Par une subvention de CHF 7'000, de la compétence du Gouvernement, à l'attention de l'Association du Noctabus franc-montagnard
- Par la commande des bus de nuit qui seront reconnus comme faisant partie du Trafic régional voyageurs (TRV) cofinancé par la Confédération et le Canton. La part à charge du Canton selon la répartition actuelle s'élève à CHF 8'000. Il ne s'agit pas entièrement de charges nouvelles car une partie des lignes concernées sont déjà en exploitation aujourd'hui. A noter que dès l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière cantons-Confédération (RPT), la part à charge du canton du Jura sera augmentée et devrait dans les faits atteindre une vingtaine de milliers de francs.
- Par un soutien à l'Association pour les transports nocturnes jurassiens pour laquelle est demandée par la présente au Parlement d'accorder une subvention annuelle de CHF 78'000.

Delémont, le 13 juin 2006

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Elisabeth Baume-Schneider
Présidente

Sigismond Jacquod
Chancelier d'Etat

Annexes

1. Plan du réseau des transports nocturnes jurassiens
2. Projet d'arrêté
3. Projet de statuts de l'Association des transports nocturnes jurassiens