

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE MONSIEUR NICOLAS MAÎTRE, DÉPUTÉ (PS), INTITULÉE « ET SI LA SUISSE NE GARDAIT QUE LES LIGNES ULTRA-RENTABLES ? » (N° 3289)

Dans le domaine des transports publics, l'indicateur de rentabilité d'une ligne est déterminé par le taux de couverture de ses coûts par le produit de la vente des titres de transport. On ne parle pas d'une rentabilité au sens d'un éventuel profit qu'une ligne devrait générer ni au sens de la rentabilité socio-économique que ce service amène à la collectivité. L'indicateur de rentabilité est surveillé en permanence dans la mesure où il constitue une donnée importante pour le cofinancement par la Confédération.

La « Directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs (TRV) » de l'Office fédéral des transports du 10 décembre 2010 fixe les conditions de rentabilité minimale nécessaire pour que la Confédération commande des prestations conjointement à un canton. Par exemple, pour les lignes de bus dont l'offre va jusqu'à 18 allers-retours quotidiens, les recettes des voyageurs doivent couvrir au minimum 10% des coûts. Pour une ligne de bus proposant chaque jour plus de 18 paires de courses, le degré de couverture des coûts doit être de 20% au minimum. A défaut, si les seuils précités ne sont pas atteints pour une ligne, le financement de celle-ci doit être entièrement assumé par le canton qui commande les prestations.

Trois des 27 lignes de bus cofinancées par le canton du Jura présentaient un taux de couverture inférieur à 10% sur les conventions d'offres passées avec la Confédération et les entreprises de transport pour l'année d'horaire 2019. La rentabilité de quelques autres lignes se situait toutefois également en-dessous des limites admises. Ces situations sont dues à plusieurs raisons. La fréquentation, en premier lieu, qui n'est pas toujours à la hauteur des prévisions. Mais plusieurs autres éléments ont impacté et impactent toujours la rentabilité. Par exemple, la refonte des horaires ferroviaires imposés par les CFF depuis décembre 2015 a conduit à une augmentation sensible des fréquences afin de garantir les correspondances. Ces éléments et leurs impacts sur la rentabilité des lignes étaient connus au moment d'établir les horaires et de convenir des modalités de financement en étroite concertation avec la Confédération. Le Gouvernement avait alors obtenu la garantie du cofinancement fédéral avant de commander formellement les prestations.

Pour les années 2022 et suivantes, soit dès l'entrée en vigueur des nouvelles concessions de lignes de bus, la rentabilité a fait à nouveau l'objet d'une attention particulière. Les horaires ont été élaborés de manière à être plus efficaces dans le but d'améliorer la rentabilité. Cet objectif a été atteint puisque les taux de couverture progresseront sur les lignes de bus jurassiennes dès décembre 2021. Parallèlement, la densification de l'offre souhaitée et mise en œuvre par le Gouvernement doit tendre à augmenter la fréquentation. Ce sont ici les piliers essentiels pour garantir une rentabilité suffisante des lignes, et donc pérenniser l'offre de transport et continuer à la développer encore davantage.

Delémont, le 18 août 2020

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt