

Atelier 2 : Mobilité

Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de Forum Plan climat de la Ville de Delémont du 17 septembre 2020. Durant ce Forum, 6 ateliers abordant chacun un thème ont été proposés aux participants. À chaque atelier étaient présentés 2 posters : une feuille avec les éléments clés du sujet tirés d'une analyse préalable et une feuille blanche pour noter les éléments discutés lors de l'atelier. Il y avait 1 modérateur et 1 preneur de notes dans chaque atelier. Chaque atelier comptait 3 temps : 1) les constats et recommandations suite à l'état des lieux présenté étaient discutés et complétés ; 2) chaque participant pouvait coller deux gommettes vertes sur les constats ou recommandations qu'il jugeait indispensables de poursuivre, et à l'inverse, coller deux gommettes rouges pour les constats ou recommandations qu'il jugeait controversés ou difficiles à mettre en place ; 3) enfin, suite à ce vote, un temps de discussion sur les recommandations et les constats ainsi mis en évidence. Cette synthèse concerne spécifiquement l'atelier 1 et le thème « Bâtiment et approvisionnement en énergie ». Elle a été rédigée par les collaborateurs HEIG-VD et HEPIA et se veut fidèle aux propos entendus.

Clef de lecture

La synthèse est organisée selon les résultats finaux de l'atelier (temps 3). La première partie concerne les éléments n'ayant reçu que des gommettes vertes. Le classement est par ordre décroissant. La seconde partie concerne les points controversés. Le classement se fait par ordre décroissant des gommettes vertes et croissants des gommettes rouges. La troisième partie concerne les points n'ayant reçu que des gommettes rouges. Le classement se fait par ordre croissant des gommettes rouges. Le quatrième chapitre concerne des éléments rajoutés lors de l'étape 1 n'ayant pas reçu de gommettes. La dernière partie constitue une synthèse et montre les photos des panneaux complétés.

Convergences sur les actions prioritaires (gommettes vertes)

1. **Mettre en place des stratégies d'incitation** : tarifications, subventions, communication, ces actions sont jugées importantes pour accompagner la transition vers une mobilité moins dépendante de l'automobile, et sensibiliser à l'usage des modes doux (p.ex. plans de mobilités d'entreprise).
2. **Vélo : renforcer les aménagements et le stationnement vélo** : les efforts à Delémont étant encore jugés modestes, notamment sur la résolution des points noirs (lieux accidentogènes). Il s'agit de mettre en œuvre le Plan directeur de la mobilité douce de la ville. En parallèle, le Plan du réseau cyclable du canton du Jura est vu comme un outil pertinent pour les mesures régionales et sur routes cantonales.
3. **Prioriser les transports publics et le vélo** : notamment par une gestion des carrefours améliorée.
4. **Prendre en compte la mobilité des enfants (danger)** : les enfants devant pouvoir se déplacer en sécurité et en autonomie (remarque : l'étude d'un plan de mobilité scolaire est en cours).
5. **Se déplacer moins souvent** : cette idée de mobilité « frugale » est ressortie, en lien de la pandémie du COVID-19 qui nous a tous contraint à limiter nos déplacements.
6. **Réflexions au niveau régional** : renforcer les liaisons de transport public et de mobilité douce entre les localités (diminuer le trafic pendulaire)(remarque : l'horaire H22 apportera des améliorations sensibles).

7. Concept multimodal de la mobilité 2030 : **réduire le stationnement en surface, limiter le stationnement dans la rue**

Divergences entre rouges et verts

8. **Bus électriques (cher)** : la transition vers des bus électriques, soulève, là encore, la question de la prise en charge du surcoût important de ces bus et de l'infrastructure nécessaire, par rapport à une flotte de bus diesel. L'agglomération est vue comme un acteur incontournable pour faire aboutir un tel projet !
9. **Gratuité des transports publics** : cette idée a suscité un débat entre partisans souhaitant renforcer l'usage des TP à Delémont, et détracteurs, démontrant que l'efficacité d'une telle mesure n'a jamais été à la hauteur du coût investi par la collectivité pour rendre les TP gratuits.

Convergences sur les actions non recommandées ou controversées

10. **Ne pas tout miser sur la voiture (et la mobilité) électrique** : deux avis négatifs sur cette recommandation : les participants souhaitent aborder la mobilité électrique dans son ensemble (cf. remarque sur les bus électriques) et non seulement les voitures électriques, qui peuvent être un élément d'une stratégie de mobilité.
11. **Limiter l'offre de stationnement au centre-ville** : cet élément de la stratégie, bien que comprise comme un moyen de limiter le trafic, suscite des controverses et des oppositions fortes qu'il s'agira de prendre en compte, bien que (voir point 7) la diminution du stationnement en surface est soutenue (remarque : l'offre peut être limitée si des contrôles réguliers sont effectués).
12. **Piéton : « on avance » mais difficile en zone résidentielle** : la mobilité piétonne gagne à être facilitée, les controverses semblant surtout liées à la définition de chemins agréables et directs, en zone résidentielle (maillage insuffisant) et sur le régime de zones de rencontre (modération à 20km/h).
13. **Prix : frein à l'usage des transports publics** : reformulation de la question des transports publics gratuits (voir point 9). Il ressort de cette discussion que le coût des transports publics ne doit pas limiter leur usage, et que la fréquentation des TP peut être encore améliorée à Delémont.

Sans convergence ni divergence

14. **Vélopartage** : bonne sensibilisation à l'usage du vélo, mettre sur pied un réseau de vélos en libre-service est toutefois jugé coûteux, et potentiellement concurrentiel des transports publics urbains ! (on utilise les vélos quand il fait beau, on se reporte sur le bus quand il pleut, voir point 15)
15. **Trottinette électrique** : pratique à « encadrer » en ville, et concurrence des TP urbains
16. **Billets combinés** : parking et bus (parcs relais).
17. **Bus/tram régulier/fréquent au centre-ville** (l'horaire H22 vise à améliorer la situation)
18. **Davantage de voitures partagées** : promouvoir l'auto-partage.
19. **Franchissement des voies de chemins de fer** : coupures urbaines pour les MD (remarque : un projet de nouvelle passerelle est à l'étude).

Synthèse

Les discussions ont été nourries, et ont immédiatement porté sur une série de constats et sur les mesures clés des politiques de mobilité actuelles en milieu urbain.

Tout d'abord, le manque d'aménagements et d'installations de stationnement **vélo** à Delémont, qu'il s'agit de pallier en mettant en œuvre le Plan directeur de la mobilité douce, en accélérant la résolution des « points noirs » vélo, et en développant le stationnement vélo.

D'autre part, le **coût de la mobilité** a été abordé à travers la discussion sur plusieurs objets, dont les transports publics gratuits (voir points 9 et 13) et d'autres solutions pouvant s'inscrire dans un plan climat et une politique de mobilité : le vélo en libre-service, les bus électriques sont coûteux et méritent, s'ils sont soutenus, une politique d'agglomération !

Au fond, les participants se sont accordés sur le fait qu'il est nécessaire de **changer les mentalités**, en sensibilisant les Delémontains à l'usage des modes non motorisés (« la voiture est dans la culture, ici »).

Les discussions ont été nourries, et agrémentées **d'exemples** (voir tableau 3), *positifs*, tels que l'Avenue de la Gare récemment passée en régime de zone de rencontre avec aménagements temporaires de l'espace public, *exemples à résoudre*, tels que des points noirs vélo, et *exemples à mettre en œuvre*, tels que le franchissement (passerelle) des coupures urbaines, et l'accessibilité piéton-vélo des installations à forte fréquentation (p.ex. StrateJ).

Tableaux

2. Mobilité

- Manque d'aménagement vélo + stationnement
- Concept multimodal "volontariste" à l'échelle du centre
- TRANSTEC
- Prix: frein à l'usage des TP
- Besoin de sensibiliser à l'usage des modes non-motorisés "voiture est dans la culture pour le jurassien"
- Piéton - "on avance" ms difficile en zone résidentielle
- sensibiliser les employeurs - Plus de mobilité

Constats

- Delémont = ville dense favorisant les **courtes distances**
- Concept multimodal de la mobilité 2030: objectif de **supprimer le trafic de transit au centre**,
 - réduire le **stationnement en surface**, renforcer la **mobilité douce**
 - éviter de surcharger la périphérie grâce au **report modal**
- Prise de conscience d'une forte interdépendance entre limitation du trafic, mobilité douce, espace public
- Desserte des zones résidentielles encore trop **dépendante des voitures individuelles**
- Mise en œuvre encore trop timide des **mesures multimodales**

- prendre en compte la **mobilité des enfants** (dangereux)
- davantage de voitures partagées

- vélo partage (test) → investissement!
- trottinettes électriques
- Concept multimodal "volontariste" à l'échelle du centre
- TRANSTEC
- Offres combinées ticket parking + bus
- Gratuité des transports publics
- Bus régulier au centre ville
- Tram fréquent

Pistes de recommandations

- Réflexions au **niveau régional**:
 - renforcer les liaisons de **transport public** et de **mobilité douce** entre les localités (diminuer le trafic pendulaire)
- limiter l'offre de stationnement** au centre ville:
 - limiter le stationnement dans la rue
- Mettre en place des stratégies d'incitation: tarifications, subventions, communication
- Ne pas tout miser sur la **voiture électrique** (mobilité électrique)
- Prioriser les transports publics le vélo
- Se déplacer moins souvent (COVID)
- Bus électriques (B) → réflexion d'aglo!

Exemples : - Av de la

↳ sensibiliser les employeurs - Plans de mobilité

Exemples :

- Av de la Gare à 20 km/h zone rencontre - ✓ pour les piétons
- Liste des points noirs vélos (connus)
- Plans de mobilité exigés p. entreprises (lié au permis de construire)
- Projet de passerelle
- Piste cyclable : Communaux
- Gare Sud
- Rue des Moulins : en haut, on doit céder le passage au voiture
↳ "aménagement alibi"
- Plan des Pistes cyclables JU 2017. → loi → \$
1989 IN cantonale vélos
94 CP parlement
- Quartiers résidentiels → améliorer mobilité piétonne (zone rencontre)
- STRATEJ → pas de bons accès à vélo + piétons
- SHAROO - partage de voiture -
- Station ferroviaire Communaux
- △ - liaison routière vers Bâle → ⊕ de trafic
⊖ de camions

Besoin de chiffres liés à mobilité