

Le Quotidien

MAGAZINE

Ne peut être vendu séparément
Cahier spécial du Quotidien Jurassien
N°2 Avril 2022



MOBILITÉ

Se déplacer autrement

Balade

En randonnée
avec son chien 04

Jurassien d'ailleurs

Direction le soleil
de Californie 06

Potes à pattes

Toute une ménagerie
à Courtemaîche 08



Mobilité plurielle

Les enjeux liés à la mobilité empruntent toutes sortes de nouveaux chemins. Qu'il s'agisse de l'offre en transports publics, de la législation concernant les vélos et trottinettes électriques, des spécificités liées à la voiture électrique, ou encore l'essor des zones de rencontre, nos modes de déplacement sont en pleine évolution.



Rejoindre le centre
ou la vieille ville est
devenu plus commode
depuis l'hiver dernier.

Une mobilité douce qui se développe bien en ville



Depuis le 12 décembre dernier, l'offre en transports publics a fortement augmenté, dans le canton, tout comme dans l'agglomération delémontaine. Ces facilités proposées aux usagers rencontrent un vif succès et font partie d'un plan plus général de mobilité, qui entraînera encore d'autres changements. Les explications d'Hubert Jaquier, urbaniste de la ville de Delémont.



La vieille ville passera en zone de rencontre pour une période d'essai. Ensuite ce sera au tour des quartiers résidentiels et dans l'ensemble des quartiers de la ville, comprenant majoritairement de l'habitat.



La navette qui fait une boucle entre le haut et le bas de la ville rencontre un beau succès.

TEXTE: MIREILLE CHÈVRE
PHOTOS: STÉPHANE GERBER

C'est une petite révolution. Les usagers de l'agglomération delémontaine bénéficient depuis l'hiver dernier d'une offre en transports publics élargie, leur permettant de rejoindre le centre-ville, la vieille ville, la zone industrielle de la Communance ou la gare pour sauter dans un train. La desserte s'est considérablement améliorée tant du point de vue des trajets que des horaires, qui permettent des déplacements toute la journée et jusqu'à tard le soir et non plus seulement aux heures de pointe. Un gros investissement, qui porte d'ores et déjà ses premiers fruits, constate Hubert Jaquier.

À commencer par la navette qui a complété avantageusement la ligne 1 de l'hôpital, gratuite jusqu'au 1^{er} février dernier, qui fait une boucle entre le haut et le bas de la ville. En chiffres cumulés à fin mars, quelque 15 000 voyageurs l'avaient déjà empruntée depuis sa mise en service le 13 décembre, soit près de 5000 personnes par mois, détaille l'urbaniste communal.

Deux lignes phares

Les usagers sont multiples. Personnes à mobilité réduite, étudiants intra-muros ou qui arrivent de l'extérieur, habitants qui travaillent dans le bas de la ville ou y font leurs courses, vont chez le médecin... mais pas que. Avec une navette

désormais à prix modique ou gratuite avec l'abonnement Vagabond ou l'abonnement général CFF toutes les 15 minutes, les gens sont incités à laisser leur voiture dans les parkings longue durée ou à s'en passer pour se rendre à différents endroits de la ville, relève Hubert Jaquier. Une offre élargie qui, de plus, permet de se rendre au marché gratuitement le samedi avant d'enchaîner avec d'autres achats dans les commerces du bas ou du haut de la ville. Et visiblement, au vu de la fréquentation de la navette, les habitudes commencent à s'ancre.

Les autres chiffres abondent dans ce sens. On a plus de monde, surtout sur la ligne 2, qui relie le Cras-des-Fourches à Courtételle en passant par la Communance, qui compte quatre arrêts dans le secteur, renchérit Hubert Jaquier. Avant le nouvel horaire, il y avait trois bus aux heures de pointe, maintenant il y en a toutes les 10 minutes. Des prestations un peu moins denses sont proposées aux heures creuses mais au final l'usager dispose de courses sur l'ensemble du réseau depuis 5 h 20 jusqu'à 22 h environ. De quoi se passer d'une deuxième voiture dans un ménage, fait encore valoir l'urbaniste communal. Une campagne promotionnelle est d'ailleurs à venir, destinée aux habitants du quartier du Cras-des-Fourches, afin que l'essor perdure et n'en reste pas au stade d'une vague d'essai.

En trois mois et demi, la ligne 2 affichait 105 000 voyageurs au compteur.

Pour les voyageurs venant de l'ouest du canton, de Haute-Sorne, d'Ajoie et de France voisine, la possibilité de rallier la gare ferroviaire ou routière de Delémont ou la Communance a également été optimisée avec un arrêt de train à Courtételle, qui permet de sauter dans un bus à destination de la zone industrielle. De quoi faire gagner jusqu'à un quart d'heure de trajet à chaque fois, par rapport à l'ancien horaire, note Hubert Jaquier.

Cette politique en faveur de la mobilité douce a un coût. La ville va dépenser plusieurs centaines de milliers de francs en plus pour les nouvelles prestations mises en place, déclare l'urbaniste communal. Les transports publics sont aussi gratuits sur les lignes urbaines 1, 2 et 3 à Delémont le samedi, mais la perte de recettes est remboursée à CarPostal. À noter que le Conseil de ville était opposé à une gratuité totale des transports publics, une solution qui a été étudiée dans d'autres villes et pays mais dont le retour sur investissement n'a la plupart du temps pas été jugé convaincant et suffisant.

Davantage de zones 20 ou 30 km/h à venir

Cet effort investi dans les transports publics - la navette deviendra par ailleurs électrique - va de paire

avec d'autres mesures en faveur de la mobilité douce afin de satisfaire aux objectifs climatiques et de qualité de vie, comme la réduction des émissions de CO₂, de bruit ou le partage de l'espace public. La vieille ville va ainsi voir naître une zone de rencontre à l'essai durant une année, mais d'autres mesures en faveur du vivre ensemble sont encore prévues. Suite à l'acceptation d'une motion du Conseil de ville le 25 octobre 2021, le Conseil communal va confirmer sa volonté de mettre en place des zones à vitesse réduite, soit 20 ou 30 km/h, non seulement dans les quartiers résidentiels, mais dans l'ensemble des quartiers de la ville comprenant majoritairement de l'habitat, donc y compris les zones du centre. En gros, seuls les grands axes demeureraient limités à 50 km/h, résume Hubert Jaquier. Pour ce faire un crédit d'études de 250 000 francs devrait être soumis prochainement aux conseillers de ville.

Cette étude permettra de hiérarchiser les différentes zones à modérer, mais aussi de mesurer le degré de « facilité de mise en œuvre » de ces mêmes zones, selon le projet de message du Conseil communal. Certaines zones fonctionnant déjà quasiment comme des zones 30 ne nécessiteront que de légers aménagements, comme l'ajout de mobilier urbain, tandis que d'autres auront besoin de transformations nettement plus conséquentes.