

Des solutions innovantes pour réduire le trafic motorisé dans les centres urbains de l'Arc jurassien

Réduire le nombre de véhicules dans les centres urbains pour en améliorer l'attractivité... si l'idée est séduisante, sa mise en œuvre est quant à elle beaucoup plus complexe. Dans le but de fournir de nouveaux outils aux communes, le Réseau des villes de l'Arc jurassien (RVAJ) a lancé un projet en collaboration avec la Haute école de gestion Arc. Grâce à des processus innovants, l'objectif est d'expérimenter des solutions afin de réduire le trafic en zone urbaine.

Jacques Florey – Réseau des villes de l'Arc jurassien – La Chaux-de-Fonds

La lutte contre la congestion urbaine : une nécessité environnementale, sanitaire... et économique

La diminution du trafic représente un défi de taille pour de nombreuses collectivités. Les flux de transport générant la majorité de leurs nuisances en zones urbaines, les villes cherchent assez logiquement à s'attaquer à ces questions de mobilité. De nombreuses raisons sont invoquées : amélioration de la qualité de l'air, élargissement des espaces publics, création de pistes cyclables, etc. En plus de ces (bonnes) raisons, une dimension importante est parfois négligée : l'attractivité économique induite par une réduction du trafic motorisé.

Outre la qualité de vie générale compromise par la présence de l'automobile, la congestion urbaine participe en effet à couper les commerces des centres urbains de leur bassin de chalandise. Par la mobilisation du domaine public communal, le projet vise donc un double effet : lutter contre les effets néfastes de la pendularité automobile et du commerce en ligne (livraisons), tout en stimulant la relocalisation des flux financiers et la création d'emplois.

Pour cela, des solutions innovantes sont expérimentées dans cinq villes « pilotes » de l'Arc jurassien : Bienne, Delémont, Le Locle, Neuchâtel et Orbe. Petit aperçu de deux des solutions les plus prometteuses.

Transformer des places de parc en système de « conversion monétaire »

Obscure à première vue, l'idée de la conversion monétaire est en fait relativement simple. Imaginez la situation suivante : vous vous gardez dans un parking à proximité du centre-ville, et au moment de payer, une partie du prix de votre place de parc vous est restituée sous forme de bon commercial. Directement créditée sur une carte ad hoc, cette « monnaie locale » est ensuite utilisable dans les commerces de la ville, avec pour effet d'encourager la consommation locale.

La mise en place d'un tel système permet à une commune, lorsqu'elle décide de rendre payant ou d'augmenter le prix d'un parking, de favoriser l'acceptation de la mesure. Ceci est particulièrement vrai pour les commerçant-e-s, souvent les premiers à s'opposer à l'augmentation du prix des parkings.

Dans la mesure où elle vise à compenser une hausse de la tarification, cette solution ne constitue pas un « coup de pouce » aux automobilistes au détriment des autres modes de mobilité. En somme, deux phénomènes sont combattus simultanément : la congestion urbaine d'une part, par l'augmentation du prix des parkings, et les difficultés économiques du commerce local d'autre part, par l'introduction de bons commerciaux.

Créer un « micro-hub » logistique en milieu urbain

Selon l'ARE, 16,5% des déplacements sur route sont directement liés à l'activité économique (transport de marchandises, de services ou de personnes). Ces déplacements explosent en ville en raison du commerce en ligne et des camionnettes de livraison. Dans ce contexte, encore amplifié par la crise Covid, le contrôle du « dernier kilomètre » devient un enjeu de plus en plus prégnant pour les communes. La création de « micro-hubs » logistiques constitue une réponse innovante à cet enjeu. Pour ce faire, plusieurs leviers sont mobilisables : premièrement, l'imposition d'horaires de livraison aux entreprises (B2B) et aux ménages sur le territoire communal ; deuxièmement, la constitution d'un fonds d'investissement communal financé par une adaptation de la tarification à l'égard des pendulaires (par exemple au travers des macarons) et, troisièmement, l'utilisation de ce fonds pour subventionner un service local de transport de colis à vélo (aide directe, mise à disposition de locaux, etc.). En combinant ces trois leviers, les communes favorisent les flux commerciaux en ville tout en privilégiant un mode de livraison à la fois efficace et durable.

Des enseignements à partager

Les propositions brièvement décrites ci-dessus sont discutées dans chacune des villes pilotes, puis adaptées en vue d'une phase test. À partir des

expériences menées localement, l'objectif est de faire émerger des approches et des solutions transposables dans d'autres contextes. Les relations intercommunales participent ainsi au partage de bonnes pratiques, dans l'optique d'orienter l'action de collectivités publiques confrontées à des enjeux similaires. Informations complémentaires : www.rvaj.ch

ZUSAMMENFASSUNG

Innovative Lösungen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in den städtischen Zentren des Jurabogens

Dieses Modellprojekt soll die Lebensqualität in den städtischen Zentren des Jurabogens verbessern, indem der Verkehr innerhalb der Ortschaften reduziert wird. In Biel, Delsberg, Le Locle, Neuenburg und Orbe werden zu diesem Zweck verschiedene Massnahmen umgesetzt. Die erste besteht darin, Parkplätze in der Nähe der Stadtzentren gebührenpflichtig zu machen. Der Preis für die Parkplätze würde erhöht, aber gleichzeitig mit Gutscheinen für die Geschäfte

kompensiert. Diese Massnahme soll zugleich die Verkehrsüberlastung in den Zentren bremsen und Geschäften im Zentrum eine wirtschaftliche Unterstützung bieten. Als zweite Massnahme ist die Errichtung von Logistikzentren und Lagerhäusern vorgesehen, um den Warentransport in die Innenstädte zu begrenzen. Diese Zentren werden über einen Investitionsfonds finanziert werden, welcher über die Anpassung der Pendler tarife gespeist wird. Die daraus erzielten Mittel werden ebenfalls dafür verwendet, einen Velo-Paketdienst zu unterstützen. Auf diese Weise können in den entsprechenden Quartieren begrenzte Lieferzeiten eingeführt werden. Weitere Informationen: www.rvaj.ch

RIASSUNTO

Delle soluzioni innovative per ridurre il traffico individuale motorizzato nei centri urbani dell'Arco giurassiano

Per questo progetto-modello, si tratta di migliorare la qualità della vita dei centri urbani dell'Arco giurassiano, promuovendo la riduzione del traffico

all'interno delle località di Bienne, Delémont, Le Locle, Neuchâtel e Orbe. Per raggiungere questo obiettivo, si tratta di realizzare diverse misure. La prima consiste nel rendere a pagamento i parcheggi vicino ai centri città. Il prezzo per l'occupazione di un posto per il parcheggio sarà aumentato, pur essendo nello stesso tempo compensato dalla distribuzione di buoni commerciali (principio di « conversione di valuta »). Questi buoni dovrebbero sia frenare la congestione urbana sia compensare le difficoltà economiche che le imprese locali potrebbero incontrare. La seconda misura è legata alla creazione di centri logistici e di deposito, al fine di limitare il trasferimento delle merci nei centri urbani. Questi centri dovranno essere finanziati da un fondo d'investimento, alimentato dall'adeguamento dei prezzi dei movimenti dei pendolari. I fondi ottenuti saranno utilizzati anche per sostenere finanziariamente un servizio di trasporto pacchi in bicicletta. In questo modo, sarà possibile introdurre degli orari di consegna all'interno degli agglomerati interessati. Informazioni aggiuntive: www.rvaj.ch



Delémont fait partie des centres de l'Arc jurassien dans lesquels la réduction du trafic individuel motorisé doit contribuer à augmenter leur attractivité, ainsi que leur qualité de vie. (Pelerin – Creative Commons)