

RAPPORT DU GOUVERNEMENT SUR LE POSTULAT N° 413 DE MONSIEUR BAPTISTE LAVILLE, DÉPUTÉ (Groupe Verts et CS-POP), INTITULÉ « NOMBRE DE VEHICULES MOTORISES : REFLECHISSONS ! »

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les député-e-s,

A. Objet du postulat

Accepté par 33 voix contre 15 lors de la séance du Parlement du 25 juin 2020, ce postulat demande au Gouvernement d'étudier des mesures permettant de diminuer le nombre de véhicules dans le Jura. Parmi les pistes évoquées, il est indiqué un soutien financier à l'achat d'un abonnement général (AG) contre une remise de plaque, faire baisser le prix des transports publics, imposer des plans de mobilité aux entreprises ou encore renforcer les formalités et exigences requises à l'immatriculation des véhicules.

Lors du débat parlementaire, le Gouvernement proposait d'approuver le postulat expliquant que ce thème serait traité dans le cadre de stratégie énergétique cantonale ainsi que dans le plan climat. Le 3 mars 2022, la conception cantonale de l'énergie a été adoptée par le Gouvernement et liste une série de mesures touchant aussi la mobilité pour la période 2022-2026. Le report modal et la décarbonation de l'énergie pour la mobilité sont ainsi deux axes retenus dans ce document. Le plan climat quant à lui est encore en cours d'élaboration et pourrait comprendre un volet relatif aux transports et à la mobilité.

Le présent rapport revient sur les quatre propositions de mesures formulées par le motionnaire et recense également, de manière non exhaustive, ce que le canton met déjà en œuvre et ce sur quoi il travaille afin de promouvoir l'utilisation des mobilités alternatives et de les rendre plus attractives en vue de contenir l'utilisation de la voiture individuelle.

B. Mesures énumérées par le motionnaire et commentaires du Gouvernement

Après analyse, le Gouvernement estime que le postulat 413 peut être classé. L'appréciation du Gouvernement est donnée pour chacun des points qui sont développés ci-dessous.

1. Soutien financier à l'achat d'un abonnement général contre une remise de plaques

Différentes mesures de ce type ont vu le jour en Belgique. Une telle mesure a notamment été mise en place en 2006 en Wallonie et qui a été renforcé en 2014. Ainsi, les Wallons qui redonnent leurs plaques reçoivent un abonnement de bus gratuit et valable durant trois ans. Certaines conditions ont été édictées afin d'empêcher les abus. D'après les informations que nous avons pu obtenir, entre 2006 et 2018 environ 1.5% de la population wallonne aurait bénéficié d'une telle mesure. En comparaison avec le Jura, une telle mesure toucherait environ 1'100 personnes sur 12 ans soit environ 90 personnes par an. Cette mesure représenterait un coût non-négligeable pour notre canton avec un effet semble-t-il limité sur le nombre d'immatriculations.

Il existe actuellement une offre proposée par les CFF lorsqu'une personne décide de déposer son permis de conduire. Celle-ci reçoit automatiquement un bon de réduction pour l'achat d'un abonnement demi-tarif ou d'un abonnement général. Ce sont ainsi entre 150 et 200 personnes par année déposant leur permis dans le Jura qui peuvent bénéficier de celle-ci. Selon les résultats communiqués par les CFF pour l'année 2021, il a été vendu 7 abonnements demi-tarif, 1 abonnement général 1^{ère} classe et 8 abonnements généraux 2^{ème} classe. Au total, ce sont donc 16 de ces bons qui ont été utilisés par des Jurassiennes et des Jurassiens renonçant à leur permis de conduire.

Le Gouvernement ne souhaite pas financer une mesure supplémentaire qui viserait à promouvoir l'achat d'un abonnement de transports publics lors d'une remise de plaques. Il est d'avis que ce qui est proposé par les CFF est une mesure attractive et qui permet de cibler les personnes qui ne souhaitent plus conduire. De plus, comme cela est mentionné plus bas, bien que le prix soit un facteur important, d'autres aspects le sont également et ce sont notamment sur ceux-ci que l'action du Gouvernement porte, avec en ligne de mire l'objectif d'un report modal vers les transports publics et la mobilité active.

2. Faire baisser le prix des transports publics

Régulièrement, il est avancé par les spécialistes que la mobilité en Suisse est trop bon marché. Cependant, bien que le coût de la mobilité par transports publics soit meilleur marché que la voiture, elle n'est pas ressentie en tant que telle par la population et les usagers. L'utilisation de la voiture individuelle implique des dépenses échelonnées dans le temps au contraire des transports publics pour lesquels l'achat et le coût sont immédiats. Dans notre région où la possession d'un véhicule est pour la majorité pensée comme nécessaire, il est important de tenir compte de ce paramètre. Des offres sont ainsi régulièrement mise sur pied afin de faire baisser le prix des transports publics. De début juin à fin août 2022 par exemple il a été possible pour le détenteur d'un abonnement Vagabond de voyager librement sur le réseau du vendredi soir au dimanche soir quel que soit son type d'abonnement et le nombre de zones couvertes. Cette personne a également eu la possibilité de voyager avec un accompagnant gratuitement. Les billets ou encore les cartes journalières dégriffés sont également des produits qui permettent de voyager à prix préférentiel.

Bien que le prix ait un rôle à jouer, il a aussi été démontré que la densité et la régularité de l'offre en transports publics étaient primordiales afin d'inciter au report modal.

Un indicateur communément utilisé pour quantifier la mobilité est celui de la part modale. Il permet d'apprécier en pourcentage l'utilisation de chaque mode de déplacement. Dans le canton du Jura, entre 2000 et 2015, derniers chiffres connus, la part modale du trafic individuel motorisé avait diminué au profit des transports publics malgré une augmentation des immatriculations de voitures individuelles. Alors que la part modale des transports publics n'était que de 12% en 2000, elle a atteint 19% en 2015. L'augmentation de l'utilisation a crû dans les mêmes proportions que celle de l'offre proposée. L'objectif posé dans la conception cantonale de l'énergie est que les transports publics atteignent 25% de part modale d'ici à 2030. Cet objectif est également repris dans le programme de législature 2021-2025 qui précise que « le Gouvernement vise à augmenter la part modale des transports publics, notamment de manière à ce que les ménages jurassiens renoncent à un deuxième véhicule » (p. 32).

Le canton a également accentué ses efforts à destination des employeurs et de leurs collaborateurs. Avec un certain succès puisque, par exemple, le nombre de JobAbo de la Communauté tarifaire jurassienne vendus entre 2017 et 2021 est en forte hausse avec un chiffre d'affaires ayant doublé durant cette période. Cet abonnement subventionné par la communauté tarifaire Vagabond et l'employeur permet à l'employé d'acquiescer un abonnement avec une réduction d'au moins 25% sur le prix d'un abonnement standard. Sa progression a été toujours au rendez-vous durant les « années Covid » en 2020 et 2021. C'est encourageant, mais il reste encore un grand potentiel à exploiter ces prochaines années. Rendre les transports publics plus attractifs, introduire des cadences plus soutenues et renforcer l'offre durant les heures dites creuses font parties des ambitions du Gouvernement. L'exemple de la Communauté à Delémont, la plus grande du canton, illustre cette volonté. Depuis décembre 2021, elle est desservie toutes les 10 minutes par des bus. Un point de correspondance systématique bus-train a été introduit à la gare de Courtételle permettant de diminuer le temps de déplacement de l'ordre de 15 minutes par trajet pour tous ceux venant de l'ouest du canton (Haute-Sorne, Ajoie, Franches-Montagnes). Les premiers chiffres à disposition montrent d'ailleurs que la fréquentation a fortement progressé sur cette ligne depuis l'amélioration de l'offre. Le développement de l'offre en transports publics est toutefois évidemment limité par les contraintes financières.

L'utilisation de la voiture individuelle n'est pas le choix le plus économique puisque son utilisation revient nettement plus chère que celle des transports publics, mais c'est parfois également un choix qui s'impose. Il y a donc des idées-reçues qu'il faut aussi déconstruire. C'est un travail de longue haleine. Un axe fort sur lequel le canton œuvre actuellement est celui de la promotion des transports publics. Il est important de proposer une offre de qualité, mais il faut aussi la faire connaître et mettre en avant les avantages des transports en commun par rapport à la voiture individuelle. Des projets en cours d'élaboration portent ainsi sur une amélioration de la promotion, qui passera notamment par des actions plus ciblées. Le concept de transports publics pour les matchs du HC Ajoie, lancé à l'initiative du canton, est un exemple.

Nous constatons ici que même si le coût est un facteur non négligeable dans la décision d'utiliser les transports publics, la qualité de l'offre est tout autant déterminante. Le Gouvernement est d'avis que les efforts fournis en matière d'offres et les investissements effectués dans ce domaine permettent de rendre les transports publics plus attractifs et performants. De surcroît et grâce aux offres des prestataires de transport, ils deviennent plus accessibles financièrement.

3. Imposer des plans de mobilité aux entreprises

Pour faire face également aux défis que pose la mobilité pendulaire, en particulier sur les infrastructures et sur les riverains des zones concernées, l'obligation d'établir un plan de mobilité a été introduite en 2019 dans le plan directeur cantonal pour les entreprises situées en zone d'activités à partir de 20 emplois équivalent plein temps. Cette obligation est maintenant systématiquement intégrée aux instruments d'aménagement du territoire. Elle porte ses fruits puisqu'il est constaté une augmentation des démarches liées à la mobilité de la part des entreprises. Une thématique qui mériterait d'être développée à l'avenir est celle des plans de mobilité interentreprises ou à l'échelle d'une zone d'activités. Cela permettrait d'agir à une plus grande échelle, de créer de véritables synergies entre les entreprises et de prendre des mesures plus attractives et porteuses. Il s'agit là aussi de mettre en place une coordination en amont afin d'offrir un cadre propice permettant de développer ce type de collaboration.

Le canton a également mis en place des garde-fous sous forme de dispositions légales sur le stationnement afin de préserver le sol et plus particulièrement les terres arables. Ces nouvelles bases légales sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Elles limitent les aires de stationnement, amènent les maîtres d'ouvrage à réfléchir à leurs besoins en stationnement avant d'engager des coûts exorbitants pour aménager des parkings en élévation ou en sous-sol. Les contraintes appliquées au stationnement sont un instrument très puissant afin de provoquer les changements de comportement en matière de mobilité. En effet, la disponibilité d'une place de stationnement est un des principaux facteurs expliquant le choix de la voiture pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ainsi, la gestion du stationnement est un des leviers permettant de favoriser le report modal. Ajoutons que ces nouvelles bases légales favorisent l'installation pour les nouveaux projets immobiliers de parcs à vélos plus nombreux et plus attractifs.

L'obligation de plans de mobilité ou le stationnement sont certes des instruments importants, cependant, le choix judicieux de localisation des bâtiments générateurs de trafic est aussi un levier important pour la maîtrise de la mobilité. Les zones à bâtir doivent se situer à proximité des arrêts de transports publics. Une planification et une coordination en amont sont donc nécessaires. Ce souci incombe à tous : les promoteurs, les communes et le canton. Ce principe fixé dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire est inscrit dans plusieurs fiches du plan directeur cantonal ainsi que dans la Conception directrice du développement territorial (p. 30). Le lien étroit entre implantation et existence d'une offre de transports publics constitue explicitement les objectifs 10 à 12 de la Conception directrice des transports publics adoptées par le Parlement en juin 2016.

Ce qui précède permet de mettre en exergue la politique menée par le Gouvernement en matière de mobilité des entreprises, pendulaire en particulier. Des nouveaux garde-fous ont vu le jour et ce dernier souhaite pouvoir apprécier les effets de ces nouvelles prescriptions avant d'envisager d'autres mesures.

4. Renforcer les formalités et exigences requises à l'immatriculation des véhicules

S'agissant de ce dernier point, les Cantons n'ont aucune marge de manœuvre en matière d'admission à la circulation des véhicules. C'est le droit fédéral qui s'applique à travers notamment la LCR (art. 7 et suivants) et à l'OAC (Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière) aux articles 71 et suivants.

La marge de manœuvre cantonale se situe au niveau de la taxe routière ou de l'impôt sur les plaques. Comme vous le savez, le peuple jurassien s'est massivement prononcé en faveur d'une réduction de cette taxe en acceptant l'initiative populaire « Les plaques moins chères ! ». Cette marge de manœuvre que le Gouvernement possède s'est donc fortement réduite.

C. Conclusion

Le « oui » massif du peuple jurassien à l'initiative populaire « Les plaques moins chères ! » ou encore la non-entrée en matière du Parlement sur le Fonds Climat confrontent le Gouvernement à un paradoxe : « *il faut faire plus avec moins* ». Le présent postulat énumère une série de mesures que le Gouvernement a commentées. Au-delà du coût de ces mesures pour les collectivités, le Gouvernement n'est pas persuadé qu'elles soient le levier à privilégier. Ce n'est donc pas la voie qu'il souhaite emprunter dans l'immédiat et en priorité.

Comme le Gouvernement l'avait déjà communiqué, le canton fournit des efforts substantiels afin d'offrir des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture individuelle. Par exemple, une amélioration continue de l'offre en transports publics ou l'aménagement d'aires de covoiturage visent à initier un report modal. C'est un travail de longue haleine, puisqu'il implique un changement des comportements. Il faut convaincre la population et l'inciter à délaissier la voiture pour tester et adopter d'autres moyens de déplacement. La voie choisie prioritairement dans le canton du Jura est celle de la persuasion, du dialogue et de l'incitation. Le mode de déplacement pour se rendre d'un point A à un point B relève en partie d'un choix privé : utilise-t-on suffisamment la mobilité douce ou les transports publics pour aller travailler, faire ses courses, pratiquer ses loisirs ou siéger au Parlement ?

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement considère avoir satisfait aux requêtes de ce postulat qui, en conséquence, peut être classé.

Le Gouvernement vous présente, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les député-e-s, ses salutations les meilleures.

Delémont, le 2 novembre 2022

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
le Chancelier d'Etat


Jean-Baptiste Maître