

### 3.83

ARE : 6711.3.XXX

### Système de vélos en libre-service (VLS)

LD1, Stratégie transports – Objectifs 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Agglomération et communes concernées	Priorité	A (première étape) / B
Instance(s) de décision	Communes, RCJU, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019-2022 Début des travaux : 2019-2022
Instance(s) concernée(s)	SDT (SMT et SAM), SIN	Estimation des coûts globaux	0.36 mio (les 2 étapes)
Mesure(s) connexe(s)	Mesures liées au stationnement vélos et aux itinéraires cyclables	Répartition des coûts	A définir Communes, Agglomération, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PD MD et PDCom Delémont	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

-

#### Description de la mesure

##### Constat / situation initiale

La mise à disposition de vélos en libre-service contribue, avec l'amélioration du réseau cyclable de l'agglomération, à la promotion de l'usage de ce mode de transport et, par la localisation judicieuse des stations, à l'intermodalité. Cette volonté est exprimée dans le Plan directeur communal de Delémont, le Plan directeur de la mobilité douce de Delémont et dans le Plan directeur régional.

##### But de la mesure

Mettre en place, à court terme, une première étape du système de vélos en libre-service à l'échelle de l'agglomération, en coordination à l'échelle cantonale. Puis continuer de la développer au gré des opportunités et de la demande. Une offre en vélos électriques serait proposée sur les stations principales.

Un business plan exploratoire sur les vélos en libre-service dans le Jura a été établi en 2013 par un bureau spécialisé. Il propose deux étapes dans la région de Delémont. Une première avec 8 stations et 40 vélos uniquement à Delémont et une seconde avec 16 stations et 80 vélos à Delémont (incluant les 8 premières stations) et 6 stations et 30 vélos dans les communes environnantes. Les stations peuvent autant se trouver à côté des lieux publics fortement fréquentés qu'à côté d'entreprises pour des déplacements pendulaires.

La localisation précise des stations fera l'objet d'une étude, avec des priorités afin de déterminer lesquelles installer en premier pour ensuite constituer un réseau de manière progressive. La première étape pourra se réaliser dès 2019.

##### Opportunités

La mesure 3.83 est ancrée dans la vision territoriale de l'agglomération et précisée par l'objectif 4 : Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables.

<b>Utilité</b>		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité (rabattement) des gares (et bus à Courrendlin) pour les cycles et encouragement à l'usage des transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour les vélos.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
<b>Etapes de mise en œuvre</b>	<b>Instances responsables</b>	<b>Dates</b>
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	Communes Communes Communes Communes Communes -	A définir
<b>Coordination avec le Plan directeur cantonal</b>		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiches 2.03 et 5.05	