



Décarboner les mobilités quotidiennes en milieu rural

Le cas du district des Franches-Montagnes (JU)

Marie Gête

Juillet 2025

Domaine Ingénierie et Architecture

Master conjoint UNIGE-HES-SO en développement territorial

Orientation Urbanisme opérationnel

Directeur : Dr. Yves Delacrétaz

Experte : Lucile Develey

Mémoire n° : 1122

REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Tout d’abord, je remercie sincèrement Dr. Yves Delacrétaz, mon professeur encadrant, pour son accompagnement régulier, ses conseils précieux et sa bienveillance tout au long de ce mémoire. Merci également à Lucile Develey, experte externe, qui s’est déplacée jusque dans les Franches-Montagnes pour une présentation intermédiaire de mon travail.

Je remercie également chaleureusement toute l’équipe du Parc naturel régional du Doubs, qui m’a accueillie pendant cinq mois en stage. Merci tout particulièrement à Régis, directeur du Parc, et Raphaël, mon responsable de stage, pour votre confiance et votre soutien.

Ma reconnaissance s’adresse aussi au LASUR – Laboratoire de sociologie urbaine de l’EPFL – pour son précieux soutien méthodologique dans l’élaboration du questionnaire, ainsi qu’à l’Esprit mobile, la cellule de promotion des transports publics jurassiens, pour la diffusion de celui-ci auprès de la population.

Ma gratitude va également aux dix personnes qui ont accepté de participer à un entretien et aux 375 personnes qui ont répondu à mon questionnaire. Merci pour votre intérêt exprimé et le temps consacré. Grâce à vous, ce travail a pu s’ancrer dans le réel et prendre tout son sens.

Enfin, un immense merci à mes proches, ma famille et mes ami·es, pour leur soutien indéfectible, leurs corrections bienveillantes et la transmission du questionnaire.

TABLE DES MATIERES

Introduction	10
1^{ère} partie – Revue de la littérature	12
1.1. Stratégies politiques de décarbonation des mobilités	12
1.1.1. La mobilité dans les politiques climatiques.....	12
1.1.2. Le climat dans les politiques de mobilité	13
1.2. La diminution de la demande de déplacements	16
1.2.1. L'aménagement du territoire	16
1.2.2. Le télétravail	17
1.2.3. L'itinérance des services	18
1.2.4. Synthèse	18
1.3. Le report modal	19
1.3.1. Les déterminants du choix modal.....	19
1.3.2. Les logiques d'action sous-tendant le choix modal.....	25
1.3.3. Les transports publics en milieu rural	27
1.3.4. La mobilité douce en milieu rural	29
1.3.5. L'intermodalité	32
1.3.6. Les leviers d'action pour favoriser un report modal.....	32
1.3.7. Synthèse	33
1.4. L'amélioration des pratiques de mobilité actuelles.....	34
1.4.1. La mobilité partagée.....	34
1.4.2. Les véhicules intermédiaires	39
1.4.3. L'électrification des véhicules	40
1.4.4. Synthèse	40
2^{ème} partie – Présentation de la recherche	41
2.1. Problématique	41
2.1.1. Cadre théorique	41
2.1.2. Concepts.....	42
2.1.3. Objectifs et hypothèses	43
2.2. Méthodologie.....	43
3^{ème} partie – Analyse.....	46
3.1. Présentation des données utilisées.....	46
3.1.1. Enquête par questionnaire	46
3.1.2. Entretiens semi-directifs	47
3.2. Territoire	48

3.2.1.	Géographie et dynamique du territoire.....	48
3.2.2.	Démographie.....	50
3.2.3.	Économie	50
3.2.4.	Mobilités	51
3.2.5.	Synthèse	66
3.3.	Population.....	66
3.3.1.	Situation instrumentale	66
3.3.2.	Pratiques	70
3.3.3.	Opinions de la population	73
3.3.4.	Synthèse	77
3.4.	Freins et leviers d'action à une mobilité durable	78
3.4.1.	Réduire la demande en termes de déplacements	78
3.4.2.	Reporter une partie des flux	80
3.4.3.	Améliorer les pratiques de mobilité actuelles	88
3.4.4.	Synthèse	92
3.5.	Accompagnement au changement de comportement	93
3.5.1.	Restrictions liées aux TIM	95
3.5.2.	Synthèse	97
3.6.	Gouvernance.....	98
3.6.1.	Le Canton.....	98
3.6.2.	Les communes	99
3.6.3.	Les prestataires de transport.....	100
3.6.4.	Les associations de transport.....	101
3.6.5.	Le Parc du Doubs.....	102
3.6.6.	Les autres acteur·rices	103
3.6.7.	Synthèse	105
4^{ème} partie – Discussion		106
4.1.	Concordances et discordances avec les hypothèses	106
4.2.	Limites de l'étude	108
Conclusions		110
5.1.	Recommandations opérationnelles	111
Bibliographie		114
Annexes		130

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Axe mobilité du PDCn (Source : République et Canton du Jura, 2018)	14
Figure 2 : Principes d'aménagement en termes de mobilité du Plan directeur régional (Source : RWB Jura SA & Syndicat des Communes des Franches-Montagnes, 2022)	15
Figure 3 : Répartition des émissions de CO ₂ imputables aux transports selon le mode, en 2022, sans l'aviation internationale (Adapté de : OFS, 2024).....	19
Figure 4 : Certaines des différentes formes possibles de covoiturage (Source : ADEME, 2025)	35
Figure 5 : La perspective multi-niveaux des transitions sociotechniques (Source : Geels & Schot, 2007)	41
Figure 6 : Situation géographique du district des Franches-Montagnes (Source : Office fédéral de topographie swisstopo, 2025a)	48
Figure 7 : Pyramide des âges des Franches-Montagnes au 31 décembre 2023 (Source des données : République et Canton du Jura, 2025b)	50
Figure 8 : Réseau de TP dans le district des F.-M. (Adapté de : l'esprit mobile, 2025)	51
Figure 9 : Itinéraires cyclables balisés (Source : République et Canton du Jura, 2025f).....	52
Figure 10 : Zoom sur les Franches-Montagnes de la carte de synthèse du Plan sectoriel des itinéraires cyclables (Source : République et Canton du Jura, 2017)	53
Figure 11 : Réseau des chemins de randonnée (Source : Office fédéral de topographie swisstopo, 2025b)	54
Figure 12 : Trottoir ponctuellement encombré par le stationnement de véhicules, Rue de la Gare, Saignelégier. © Gête, 2025.....	54
Figure 13 : Manque de traversée piétonne au centre du village, Saignelégier. © Gête, 2025	54
Figure 14 : Trafic routier (Source : ARE, 2017d)	56
Figure 15 : Principaux flux pendulaires depuis la commune des Breuleux en 2020	57
Figure 16 : Principaux flux pendulaires depuis la commune du Noirmont en 2020.....	57
Figure 17 : Principaux flux pendulaires depuis la commune de Saignelégier en 2020.....	58

Figure 18 : Principaux flux pendulaires depuis la commune des Bois en 2020	58
Figure 19 : Densité d'établissements sur le territoire (Source : OFS, 2022)	59
Figure 20 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare au Noirmont (Source : OFS & ARE, 2022).	60
Figure 21 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Bois (Source : OFS & ARE, 2022).....	60
Figure 22 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Breuleux (Source : OFS & ARE, 2022)	61
Figure 23 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare à Saignelégier (Source : OFS & ARE, 2022).....	61
Figure 24 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Genevez (Source : OFS & ARE, 2022).	61
Figure 25 : Carte axée sur le district des Franches-Montagnes, qui croise l'accessibilité en TP et la densité de population (OFS & ARE, 2023b).	62
Figure 26 : Accessibilité du territoire en TP en fonction du temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres (Source : ARE, 2017a)	63
Figure 27 : Accessibilité du territoire en TIM en fonction du temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres (Source : ARE, 2017b).....	63
Figure 28 : Voiture Mobility disponible à la gare du Noirmont. © Gête, 2025.....	62
Figure 29 : Premier véhicule faisant office de Bibliobus dans le Jura (Source : Bibliobus, 2025)	65
Figure 30 : Taux de motorisation des ménages	67
Figure 31 : Permis de conduire des répondant·es à l'enquête par questionnaire.	67
Figure 32 : Types d'abonnement de TP mentionnés dans l'enquête par questionnaire (N = 411)	68
Figure 33 : Types de deux-roues à disposition des répondant·es à l'enquête par questionnaire (N = 427).....	68
Figure 34 : Types de stationnement automobile dans l'enceinte du domicile (N = 320)	69

Figure 35 : Disponibilité d'une place de parc pour automobile sur le lieu de travail ou d'étude (N= 295).....	69
Figure 36 : Caractéristiques de la place de parc pour vélo sur le lieu de travail et / ou d'étude (N = 222).....	69
Figure 37 : Caractéristiques de la place de parc pour vélo dans l'enceinte du domicile (N = 341)	69
Figure 38 : Modes de déplacement utilisés pour les déplacements pendulaires (N = 299) ..	70
Figure 39 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour effectuer des déplacements pendulaires (N = 385)	70
Figure 40 : Localisation des activités de loisirs hebdomadaires (N = 705)	70
Figure 41 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour les activités de loisirs hebdomadaires (N = 872)	71
Figure 42 : Modes de déplacement utilisés pour les activités de loisirs hebdomadaires (N = 375)	71
Figure 43 : Localisation des activités d'achats hebdomadaires (N = 653)	71
Figure 44 : Modes de déplacement utilisés pour les activités d'achats hebdomadaires (N = 375)	72
Figure 45 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour les activités d'achats hebdomadaires (N = 616).....	72
Figure 46 : Appréciation du service de TP sur différents critères prédéfinis (N = 375).....	73
Figure 47 : Principaux freins à l'usage des TP (N = 817).....	74
Figure 48 : Appréciation des réseaux de mobilité douce (N = 375)	74
Figure 49 : Principaux freins à l'usage de la mobilité douce (N = 907)	75
Figure 50 : Solutions considérées comme les plus pertinentes par la population franc-montagnarde pour limiter les distances parcourues en TIM sur le territoire (N = 906).....	76
Figure 51 : Moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle considérés comme les plus pertinents dans la région des F.-M. (N = 1084)	76
Figure 52 : Disposition au changement de pratique de mobilité des automobilistes (N = 342)	93

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Les quatre types de mobilité spatiale selon Gallez et Kaufmann (2009)	42
Tableau 2 : Moyenne journalière du nombre de kilomètres parcourus selon le motif et le mode de déplacement dans le Jura (Adapté de : OFS & ARE, 2023a)	55

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AEP : Autopartage entre particuliers

ATE : Association transports et environnement

CJ : Chemins de fer du Jura

EPT : Equivalent plein-temps

F.-M. : Franches-Montagnes

GES : Gaz à effet de serre

MD : Mobilité douce

MRMT : Microrecensement mobilité et transports

PAL : Plan d'aménagement local

PDCn : Plan directeur cantonal

PDR : Plan directeur régional

PMR : Personne à mobilité réduite

PSIC : Plan sectoriel des itinéraires cyclables

TAD : Transport à la demande

TCS : Touring Club Suisse

TIC : Technologies de l'information et de la communication

TIM : Transports individuels motorisés

TP : Transports publics

VAE : Vélo à assistance électrique

VLD : Vélo en location longue durée

VLS : Vélos en libre-service

ZAIC : Zone d'activités d'intérêt cantonal

INTRODUCTION

Dans un monde où tout semble être en mouvement, la mobilité s'impose comme un pilier structurant de nos sociétés contemporaines (Sheller & Urry, 2006). Les avancées techniques en matière de transport et de communication ont entraîné une véritable contraction de l'espace-temps (Harvey, 1989), permettant de parcourir des distances toujours plus grandes sans nécessairement empiéter davantage sur le temps quotidien conformément à la conjecture de Zahavi, selon laquelle le temps journalier moyen consacré aux déplacements reste relativement stable à travers les contextes et les époques — autour d'une heure par jour et par personne (Ullès & Brun, 2024).

En Suisse, le développement du rail dès le milieu du XIX^e siècle a accompagné l'urbanisation et l'intensification des échanges de marchandises. À partir de l'après-guerre, l'automobile s'est progressivement imposée comme mode de transport dominant, modifiant en profondeur les modes de vie et les pratiques de déplacement (Kaufmann, 1998 ; von Cranach, 2014). Entre 1994 et 2015, la distance journalière moyenne parcourue par habitant·e a ainsi augmenté de 18 %, soit 5,5 km supplémentaires, alors même que la durée des trajets restait stable, autour de 80 minutes par jour (Office fédéral de la statistique [OFS] & Office fédéral du développement territorial [ARE], 2017).

Cependant, ces mobilités sont inégalement réparties ; des disparités spatiales et sociales importantes subsistent. En milieu rural, l'automobile apparaît souvent comme une nécessité plus qu'un choix, répondant aux injonctions à la mobilité dans un contexte marqué par la dispersion de l'habitat, l'éloignement des pôles d'emploi et la disparition progressive – ou tout du moins l'éloignement – des services de proximité (Peycheraud et al., 2024). L'absence d'alternatives accessibles et fiables renforce cette dépendance, faisant des transports individuels motorisés (TIM) le principal mode de déplacement dans ces territoires (Pucher & Renne, 2005; Peycheraud et al., 2024). Ainsi, en 2015, 73 % des distances parcourues en milieu rural l'étaient en voiture, contre 59 % en milieu urbain (OFS & ARE, 2017). En outre, les trajets quotidiens sont en moyenne plus longs en milieu rural en raison notamment des faibles densités de population et d'emplois (Marconi, 2018) : jusqu'à 8,7 km supplémentaires par jour pour les habitant·es des zones hors influence urbaine (OFS & ARE, 2017).

Le lien entre mobilité et territoires ruraux est profondément dialectique ; les pratiques de mobilité façonnent l'espace, tout en étant elles-mêmes influencées par l'organisation territoriale. L'automobile, en particulier, a profondément marqué les paysages, les

temporalités, et les modes d'habiter (Faugier, 2024), contribuant à la redynamisation de certains espaces de faible densité (Desjardins, 2017), tout en réorganisant l'accessibilité aux services et aux emplois (Dupuy, 1995, cité dans Desjardins, 2017). Pourtant, malgré leur importance, les mobilités rurales restent moins étudiées (Milbourne & Kitchen, 2014 ; Ullès & Brun, 2024) et peu prises en compte dans les politiques publiques, qui concentrent davantage leur attention sur les problématiques urbaines (Peycheraud et al., 2024).

Cette dépendance à l'automobile soulève des enjeux majeurs. D'un point de vue environnemental, la mobilité représente plus de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en Suisse (hors aviation internationale), plaçant le secteur au cœur des stratégies de transition climatique (Office fédéral de l'environnement [OFEV], 2023). Sur le plan social, elle pose la question du droit à la mobilité et de l'accessibilité équitable aux services, en particulier dans les zones périphériques (Huchet et al., 2024). Le mouvement des Gilets jaunes en France a rappelé dès 2018 la centralité de ces questions, mettant en lumière les tensions entre les objectifs climatiques et la justice sociale (Demoli, 2021).

Dans ce contexte, ce travail vise à explorer comment les mobilités quotidiennes en milieu rural peuvent évoluer vers davantage de durabilité. Plus spécifiquement, il s'agit d'analyser les leviers possibles pour décarboner les mobilités quotidiennes des habitant·es du district des Franches-Montagnes (F.-M.), dans le canton du Jura. S'insérant dans le cadre d'un stage de cinq mois au sein du Parc naturel régional du Doubs, cette recherche s'appuie sur une approche intégrant à la fois l'analyse territoriale, l'identification des contraintes structurelles, et l'examen des pratiques et alternatives existantes, dans l'objectif de contribuer aux réflexions sur les transitions possibles dans les espaces de faible densité.

Ce mémoire est structuré comme suite : en première partie, une revue de la littérature aborde les stratégies nationales et cantonales de décarbonation des mobilités, puis développe les différentes solutions identifiées en milieu rural, avec une attention particulière sur la question du report modal. Partant de ce contexte théorique, la deuxième partie présente la problématique, les hypothèses et la méthodologie de recherche. Vient ensuite l'analyse empirique, articulée autour d'un diagnostic territorial, des résultats du questionnaire, puis de ceux issus des entretiens semi-directifs. Ces éléments font l'objet d'une discussion dans le quatrième chapitre de ce travail, permettant de croiser les apports du terrain avec les références théoriques. Enfin, le travail se conclut par un bilan global de la recherche ainsi que la formulation de recommandations concrètes à l'attention du Parc du Doubs.

1^{ÈRE} PARTIE – REVUE DE LA LITTÉRATURE

Cette première partie dresse un état de l’art sur les solutions permettant d’aller dans le sens d’une décarbonation des mobilités quotidiennes, en particulier en milieu rural.

1.1. STRATÉGIES POLITIQUES DE DÉCARBONATION DES MOBILITÉS

La Stratégie climatique à l’échelle de la Suisse prévoit que le secteur des transports n’émette plus de GES à partir de 2050 (Stratégie climatique à long terme de la Suisse, 2021). Les émissions de CO₂ de la mobilité sont le produit de la demande de transport (dépendante de la population et des distances parcourues par personne), des parts modales, du taux de remplissage des véhicules, de l’efficacité énergétique des modes de transport et de l’intensité carbone de l’énergie (Cerema, 2023). Afin de rendre les mobilités plus compatibles avec les objectifs climatiques, trois catégories de leviers d’action sont généralement admises, dans cet ordre de priorité :

- (1) Diminuer la demande déplacements : il s’agit d’éviter certains déplacements, afin de réduire la distance parcourue avec des modes motorisés ;
- (2) Changer les pratiques de mobilité, en reportant une partie des flux actuellement effectués en TIM vers les TP et la MD ;
- (3) Améliorer les moyens de transport, notamment en optimisant leur utilisation (via le taux de remplissages des véhicules ou l’amélioration de leur efficacité énergétique) et en électrifiant les véhicules (Cerema, 2023).

Ces trois types de leviers structurent les prochains sous-chapitres (1.2, 1.3 et 1.4).

1.1.1. LA MOBILITÉ DANS LES POLITIQUES CLIMATIQUES

À l’échelle cantonale, le Plan Climat, adopté par le Parlement jurassien en 2023, comprend trois objectifs en matière de mobilité : «

- (1) Les émissions de GES liées à la mobilité sont réduites de 57 % d’ici à 2040 par rapport à 1990;*
- (2) Les transports publics et les véhicules de l’Etat sont à 100% décarbonés d’ici à 2040;*
- (3) Le Canton vise une mobilité neutre en carbone en 2040 pour ses activités »*
(République et Canton du Jura, 2023, p. 37).

Touchant l'ensemble de la population jurassienne, le premier objectif est décliné en différentes mesures prioritaires pour la période 2024-27 :

(a) Réduire le trafic pendulaire individuel.

Cette mesure englobe plusieurs dispositions. D'abord, des modifications légales sont prévues pour obliger les entreprises à élaborer un plan de mobilité pour leurs employé·es à partir de 20 EPT, et pour diminuer les réductions d'impôts actuellement possibles liés à la mobilité individuelle motorisée. Ensuite, le développement de l'autopartage, la promotion des vélos à assistance électrique (VAE) ainsi que la résolution des problèmes de mobilité pour le « dernier kilomètre » sont mis à l'agenda.

(b) Développer les zones 30 km/h nocturnes sur les routes cantonales traversant les localités.

(c) Concrétiser les mesures prioritaires du plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC).

(d) Réaliser une action sur la mobilité douce (MD) auprès des enfants et leurs parents, en mettant en place une campagne de sensibilisation en partenariat avec Pedibus, la police cantonale et Fondation O2.

Ainsi, ce premier objet du Plan climat mise essentiellement sur un report modal des TIM vers d'autres modes, tels que la MD et l'autopartage. Le report ou transfert modal désigne le report d'une partie des flux de mobilité d'un mode de déplacement vers un autre, généralement plus respectueux de l'environnement (« Transfert modal, report modal », 2020).

1.1.2. LE CLIMAT DANS LES POLITIQUES DE MOBILITÉ

Les enjeux climatiques sont également abordés dans les politiques de mobilité ou, plus largement, d'aménagement du territoire. À l'échelon fédéral, le Plan sectoriel des transports regroupe une partie Programme, plus stratégique, qui s'intitule « Mobilités et territoires 2050 » et une partie davantage opérationnelle, qui concerne les grandes infrastructures (routes, rails, aéronautique, navigation) (ARE et al., 2021). La partie Programme mentionne les « efforts considérables » nécessaires pour atteindre les objectifs de neutralité climatique à l'horizon 2050, et mise essentiellement sur un report modal et une diminution de la demande en termes de déplacements pour le transport de voyageurs (ARE et al., 2021, p. 15).

Au niveau cantonal, la mobilité constitue l'un des six axes stratégiques du Plan directeur cantonal (PDCn), déclinés en lignes directrices et en principes (voir Figure 1).

AXE MOBILITE - Confirmer et optimiser le réseau de mobilité pour renforcer le réseau urbain jurassien

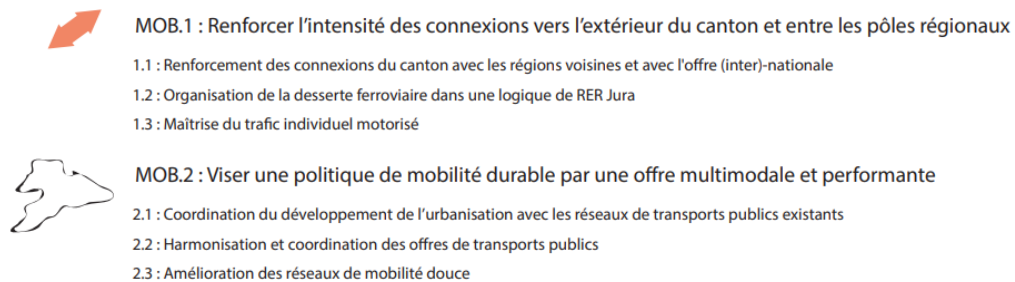


Figure 1 : Axe mobilité du PDCn (Source : République et Canton du Jura, 2018)

Le principe 1.3 précise notamment :

« L'instauration d'une politique cantonale relative au stationnement doit permettre d'influer sur les flux automobiles et d'inciter au report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Une généralisation des plans de mobilité d'entreprise et le développement de parkings-relais aux abords de certaines gares devraient également contribuer à limiter la saturation du réseau routier, constatée sur certains points critiques.

La planification des grands générateurs de trafic (zones d'activités d'intérêt cantonal, centres commerciaux, grandes installations publiques) vise à réduire les impacts environnementaux induits par le trafic individuel motorisé. Ils doivent trouver place prioritairement dans les secteurs disposant d'une bonne accessibilité en transports publics. » (République et Canton du Jura, 2018, p. 30).

Pour mettre en œuvre la seconde ligne directrice, le PDCn prévoit que l'urbanisation se fasse en priorité aux abords des arrêts de transports publics (TP) (principe 2.1), que le réseau de TP soit repensé et optimisé afin d'offrir des possibilités de rabattement tout au long de la journée vers les principaux centres et gares ainsi que des alternatives aux TP traditionnels soient imaginées pour les territoires les plus isolés (principe 2.2), et, finalement, que des voies cyclables et piétonnes sécurisées, pensées en complément aux réseaux de TP, permettent de relier les principaux centres entre eux ainsi que les arrêts de TP avec les quartiers d'habitation et d'emploi (principe 2.3) (République et Canton du Jura, 2018).

De plus, le principe 3.2 de l'axe « Énergie » stipule :

« Réduction de la consommation de fossile dans le domaine de la mobilité

La mobilité, et plus particulièrement les transports individuels motorisés (TIM), est particulièrement gourmande en énergie. Il est nécessaire, afin de diminuer sa consommation et sa production de gaz à effet de serre, de définir les conditions-cadres favorables au report modal (vers les transports publics et les modes doux) ainsi qu'à la réduction des déplacements quotidiens (en particulier domicile – commerces, domicile – infrastructures publiques), en cohérence avec la conception directrice des transports publics. » (République et Canton du Jura, 2018, p. 49).

À l'échelle régionale, les lignes directrices du PDR évoquent quant à elles un objectif de réduction de la dépendance aux TIM et d'incitation à la pratique d'une mobilité durable adaptée à la région (RWB Jura SA & Syndicat des Communes des F.-M., 2022). Cet objectif est décliné en principes d'aménagements (Figure 2).

Principes d'aménagement (PA)	Voir aussi
1. Les secteurs des gares ferroviaires des communes de Saignelégier, Les Breuleux, Le Noirmont et Les Bois sont réaménagés afin d'encourager l'intermodalité. Les aménagements suivants sont en particulier intégrés dans les réflexions : - développement de P+R (parking relais voitures) et B+R (stationnement relais vélos) ; - aménagement de l'espace public de qualité favorisant la pratique de la mobilité douce et le recours aux transports publics ; - infrastructures conformes à la LHand.	
2. L'élaboration d'un plan de mobilité est exigée pour toute entreprise employant au moins 20 équivalents plein-temps (EPT) ⁵ .	Fiche U PA 12 et 13
3. Un réseau de pistes cyclables est développé en dehors du réseau routier de manière à : - relier prioritairement les communes de Saignelégier, Les Breuleux, Le Noirmont et Les Bois, en particulier au niveau des gares ; - relier les petites entités bâties et les sites touristiques d'importance régionale (dont les campings) ; - relier le périmètre du PDR au reste du district et avec le canton de Berne.	Fiche TL PA 1 et 2
4. L'aspect qualitatif et paysager du réseau cyclable est développé afin de le rendre attractif et d'encourager son utilisation. Un accent particulier est développé sur les tronçons traversant les villages afin de garantir la lisibilité des itinéraires.	
5. Au niveau de la matérialité des aménagements, des revêtements stabilisés (de type sable ou graves fines naturelles) sont utilisés sur certains tronçons lorsque le terrain s'y prête, afin de permettre une bonne perméabilité du tracé et une intégration paysagère de qualité.	

Figure 2 : Principes d'aménagement en termes de mobilité du Plan directeur régional (Source : RWB Jura SA & Syndicat des Communes des Franches-Montagnes, 2022)

1.2. LA DIMINUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

La mobilité est une demande dite « dérivée », c'est-à-dire qu'on se déplace généralement non pas pour le déplacement lui-même, mais pour effectuer une autre activité (Gallez & Kaufmann, 2009). L'accès à un lieu distant est la raison du transport. Par définition en dehors influence des centres urbains, les milieux ruraux sont caractérisés par un accès plus lointain aux biens et services, ce qui engendre des distances moyennes parcourues plus élevées (OFS, 2017).

En Suisse, les loisirs constituent le principal motif de déplacement en termes de temps de trajet et de distances parcourues, suivis du travail, puis des activités d'achat (OFS & ARE, 2017). Depuis le microrecensement sur le comportement de la population suisse en matière de transports en 1994, les distances journalières parcourues par la population suisse ont considérablement augmenté (+ 18 %) (OFS & ARE, 2017). Conformément à la conjecture de Zahavi, cela serait notamment un effet de l'augmentation des vitesses des moyens de transport (Ullès & Brun, 2024). Selon Demoli (2021), une inversion des tendances serait possible, mais sur un temps long. Cette recherche de réduction de la demande en termes de déplacements, communément comprise sous le terme de « sobriété des mobilités », semble constituer une composante incontournable des politiques de décarbonation des mobilités (Deak-Mikol & Depresle, 2024; Saurat, 2024).

Cependant, les mesures de restriction du trafic automobile peuvent se heurter à des problèmes d'acceptabilité sociale, d'autant plus en milieu rural (Demoli, 2021). Elles risquent ainsi d'engendrer un effet inverse au but recherché. En effet, dans l'objectif de maintenir un sentiment de libre choix, les individus peuvent être amenés à maintenir un choix préalablement défini malgré l'ajout de nouvelles contraintes (Brisbois, 2010).

1.2.1. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour limiter la demande de déplacements, une possibilité consiste à urbaniser en priorité les centres et à favoriser la création de quartiers mixtes, offrant logements, emplois, commerces et services de proximité dans un périmètre restreint (Cerema, 2023). Ce volet repose cependant sur deux postulats : les personnes chercheraient à minimiser leur temps de déplacement et la répartition spatiale des activités serait fortement corrélée avec les déplacements quotidiens (Desjardins, 2017). En Suisse, le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti est un objectif inscrit dans la loi sur l'aménagement du territoire dès 2014 (art. 1 de la Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT]).

Cette intention de ville compacte, favorisant les déplacements de courte distance, ainsi que la mixité fonctionnelle et sociale se retrouvent également dans la partie Programme du Plan sectoriel des Transports (ARE et al, 2021). Pour le territoire d'action de l'Arc Jurassien notamment, l'accent est mis sur une coordination entre urbanisation et transports :

« Il convient de rechercher une plus grande mixité entre les affectations liées à l'habitat, aux loisirs et au travail. Il convient également de promouvoir le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. » (ARE et al, 2021, p. 136).

1.2.2. LE TÉLÉTRAVAIL

Le télétravail, soit le fait de travailler à distance en utilisant des technologies de l'information et de la communication (TIC), s'est surtout développé en Suisse suite à la pandémie de Covid-19 et aux recommandations, voir à l'obligation partielle, de télétravail qui lui étaient associées (OFS, 2025b). Trois formes de télétravail sont distinguées (Thomsin, 2002, cité dans Hostettler Macias et al., 2022) :

- (1) Le télétravail à domicile ou « home office »
- (2) Le télétravail itinérant (dans le train, l'avion, etc.)
- (3) Le télétravail dans des tiers lieux (dans des espaces de coworking, cafés, etc.)

Le télétravail est généralement perçu comme un outil permettant d'éviter certains déplacements, et donc de diminuer les externalités négatives liées au trafic (congestion, pollution, GES, etc.), comme en témoignent les documents de planification le promouvant (par exemple le Plan Climat jurassien) (République et Canton du Jura, 2023). Toutefois, plusieurs travaux ont mis en garde sur les risques d'effets rebond qui pouvaient alors se manifester (Aguiléra et al., 2025; Hostettler Macias et al., 2022). D'une part, les personnes ne se rendant plus tous les jours sur leur lieu de travail seraient susceptibles à terme d'accepter des distances domicile – travail plus longues (Aguiléra et al., 2025). D'autre part, conformément à la conjecture de Zahavi, ce temps de trajet non alloué à la mobilité pendulaire pourrait être affecté à d'autres types de déplacements, par exemple pour effectuer des activités de loisirs ou d'achats (Hostettler Macias et al., 2022). Mettant en garde sur ces conclusions hâtives, les études soulignent la nécessité d'effectuer des recherches plus approfondies pour juger des effets réels du télétravail sur la demande globale en termes de déplacements (Aguiléra et al., 2025; Hostettler Macias et al., 2022).

1.2.3. L'ITINÉRANCE DES SERVICES

Inversant la logique classique d'accessibilité des équipements, l'itinérance des services consiste à déplacer les services plutôt que les personnes dans les zones peu densément peuplées. Selon Delfosse (2024), il s'agirait d'une pratique ancienne dans ces milieux.

L'itinérance culturelle semble être appréciée tant par les collectivités territoriales, qui y voient un moyen d'amener la culture en milieu rural, que par les artistes, qui la considère comme un terreau fertile à la créativité, amenant plus de liberté et un autre rapport au public (Delfosse, 2024). Cette manière de faire permet de « *faire d'un handicap une force* » (Delfosse, 2024, p. 275).

Dans le même ordre d'idée, la SNCF a expérimenté un nouveau service à la mobilité dans le cadre de son programme « Tech4Mobility » intitulé « Actimob ». Il s'agit d'un camion aménagé, apportant des services publics et marchands à la population rurale (Huchet et al., 2024).

1.2.4. SYNTHÈSE

La réduction des déplacements représente un levier essentiel mais parfois négligé de la décarbonation des mobilités. En milieu rural, où les distances sont structurellement longues, cette approche vise à limiter les besoins de mobilité plutôt qu'à planifier en conséquence.

Pour aller dans ce sens, les mesures de restriction du trafic automobile, telles que la limitation du stationnement, semblent souffrir d'une faible acceptabilité sociale dans les milieux ruraux. De même, le développement du télétravail, bien qu'il réduise certains trajets, pourrait générer des effets rebond, rendant son impact global incertain. Deux pistes principales semblent ressortir : un aménagement du territoire plus compact et mieux coordonné avec les transports permettrait de rapprocher habitat, emplois et services et d'ainsi limiter la demande de mobilités sur le long terme. Ensuite, l'itinérance des services, en apportant les prestations aux habitant·es plutôt que l'inverse, offre une réponse innovante et adaptée aux réalités locales.

1.3. LE REPORT MODAL

La Figure 3 illustre le potentiel que représente le report modal du TIM aux TP en termes de réduction d'émissions de GES. Ainsi, la voiture de tourisme est responsable d'environ 72 % des émissions de GES imputables aux transports en Suisse, sans compter l'aviation internationale. Les TP quant à eux sont responsables de moins de 4 % des émissions et les modes doux, essentiellement le vélo et la marche, n'émettent aucun GES à l'usage.

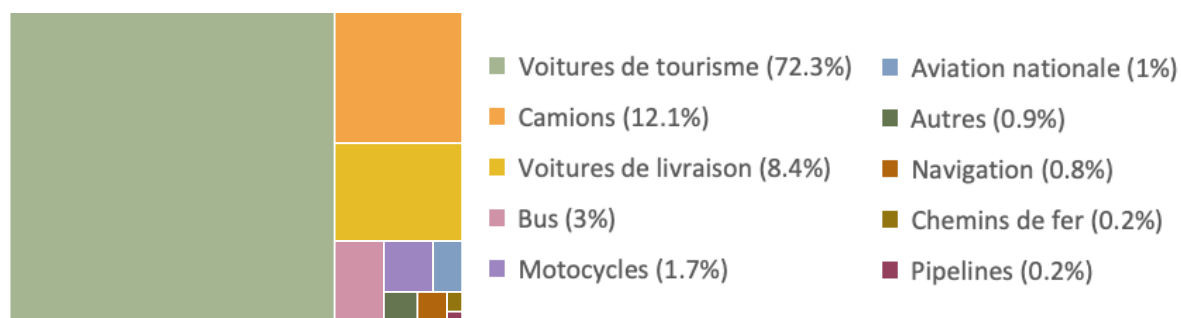


Figure 3 : Répartition des émissions de CO₂ imputables aux transports selon le mode, en 2022, sans l'aviation internationale (Adapté de : OFS, 2024)

1.3.1. LES DÉTERMINANTS DU CHOIX MODAL

Comme le souligne Kaufmann (1998) dans sa thèse, « *mettre en évidence les possibilités de susciter des reports modaux implique l'étude approfondie des raisons des pratiques modales* » (p. 85). Pour ce faire, Courel et Deguitre (2020) ont rassemblé les connaissances scientifiques concernant les déterminants du choix modal et les ont regroupées dans trois grandes catégories :

- (1) Les caractéristiques objectives (coût, temps, qualité de service)
- (2) Les facteurs centrés sur l'individu (psycho-sociologiques, liés aux représentations, aux modes de vies et aux caractéristiques individuelles)
- (3) L'environnement urbain (densité, diversité, etc.)

1.3.1.1. LES CARACTÉRISTIQUES SUPPOSÉES OBJECTIVES : COÛT, TEMPS DE TRAJET ET QUALITÉ DE SERVICE

De nombreux facteurs influencent le choix d'un mode de déplacement plutôt qu'un autre chez un individu. Les plus évidents sont peut-être le temps de trajet et le coût pour l'individu, que l'utilisateur cherche rationnellement à minimiser. Ces critères, à premier abord objectifs, sont en fait éminemment subjectifs, fonction du contexte (Courel & Deguitre, 2020). Comme le souligne Kaufmann (1998) dans sa thèse : « ... *le temps n'équivaut pas à la durée et ...*

l'argent ne correspond pas nécessairement au coût » (p. 205). Cette subjectivité s'observe notamment par la tendance à sous-estimer les coûts imputables à son propre mode de déplacement et à surestimer ceux des autres modes (Rocci, 2007). C'est également ce que démontre Rubens et al. (2011) au travers de leur étude centrée sur la région parisienne : les personnes interrogées considèrent toujours leur mode de transport comme étant le plus rapide et le plus pratique, peu importe le mode utilisé. Il semblerait cependant que la durée d'un trajet quotidien serait considérée comme acceptable jusqu'à 30 à 35 minutes (Dubois et al., 2021, cité dans Jacquemin, 2024). De même, certaines études ont mis en avant l'impact des coûts et de la « lisibilité » du système de tarification sur le choix d'un mode de transport plutôt qu'un autre (Güller, 1994; Maibach et al., 1992, cité dans Kaufmann, 1998).

En plus du coût et du temps de trajet, Courel & Deguitre (2020) recensent également la qualité de service parmi les caractéristiques *a priori* objectives déterminant le choix modal. Celle-ci peut être caractérisée par trois variables : la fréquence du service, sa capacité à faire du porte-à-porte et sa fiabilité. Selon Taylor et Fink (2003, cité dans Courel & Deguitre, 2020), la fréquence constitue l'un des critères les plus importants dans le choix des TP, avec le coût. Ceci est d'autant plus vrai pour les transports ferrés, dont l'augmentation de la fréquence engendre un plus important report modal depuis l'automobile (Greater Auckland, 2011, cité dans Courel & Deguitre, 2020). Toutefois, Kaufmann (1998) met en évidence en étudiant quatre agglomérations – Lausanne, Genève, Grenoble et Berne – le fait que les individus ne sont sensibles à la qualité de l'offre de TP que lorsqu'ils se trouvent dans une situation défavorable pour l'utilisation de l'automobile. Ainsi, l'efficacité des TP ne serait pas perçue de manière objective et peu corrélée aux pratiques modales.

Concernant la capacité du mode de transport à faire du porte-à-porte, les modes individuels – qu'il s'agisse de l'automobile, de la moto ou du vélo – se révèlent plus compétitifs que les transports en commun, à la condition que le voyageur puisse aisément stationner son véhicule à proximité tant de son point de départ que de son lieu d'arrivée. Au travers d'une étude menée à Kalamaria, une ville grecque, Tyrinopoulos et Antoniou (2013) pointent d'ailleurs la disponibilité d'un espace de stationnement comme étant le principal facteur influençant la préférence des usagers pour le TIM. C'est également ce qu'affirme Kaufmann (1998) :

« ... les conditions d'accessibilité en automobile ... déterminent les pratiques modales, et en particulier le stationnement (une régression simple montre que les conditions de stationnement au lieu de travail ont un pouvoir descriptif des pratiques modales plus de deux fois supérieur à celui des temps de déplacement comparés ... » (p. 217).

Dans le même ordre d'idée, le bureau de recherche 6t (2018), mandaté par l'ADEME, souligne que la possibilité de faire du porte-à-porte constitue la principale motivation évoquée pour l'usage des vélos en libre-service (VLS) en Ile-de-France.

1.3.1.2. LES FACTEURS CENTRÉS SUR L'INDIVIDU

PSYCHO-SOCIOLOGIE ET REPRÉSENTATIONS

La perception du temps de trajet, le confort, le sentiment de sécurité et celui de liberté ou encore le prestige social sont autant de variables ancrées dans les représentations et la psychosociologie des individus.

Flamm (2004) identifie trois logiques de signification du temps de déplacement susceptibles d'orienter les pratiques modales :

- (1) Logique de productivité : l'objectif est de faire « fructifier » son temps de déplacement, par exemple en télé-travaillant.
- (2) Logique de relâchement et de la transition : les individus profitent du temps de trajet pour se détendre ou effectuer une transition mentale entre deux lieux.
- (3) Logique de sociabilité : les usager-ères mettent à profit leur déplacement pour communiquer avec leur entourage, que ce soit de manière virtuelle ou réelle.

Paradoxalement, les TP offrent à la fois le cadre le plus propice à l'exercice d'activités annexes et constituent le mode dans lequel le temps de trajet paraît le plus long et l'ennui est davantage perçu par les individus (Gatersleben & Uzzell, 2007, cité dans Courel & Deguitre, 2020). Dans une enquête menée aux Etats-Unis, Malokin et al. (2019, cité dans Courel & Deguitre, 2020) mettent en évidence l'importance de pouvoir effectuer des activités productives dans les TP dans le choix modal, ce qui implique notamment d'avoir accès à une place assise et à internet.

En termes de confort, l'automobile peut être considérée comme un prolongement de son « chez-soi », caractérisé par un environnement intime, confortable et personnalisable (Flamm, 2004). Les TP sont généralement considérés comme inconfortables (Courel & Deguitre, 2020). Toutefois, des variations existent au sein de cette catégorie : les modes ferrés sont généralement mieux perçus que les bus à offre équivalente (Brisbois, 2010; Kaufmann, 1998).

Le sentiment de sécurité dépend à la fois de son expérience personnelle ainsi que de celle de ses proches (Courel & Deguitre, 2020). Le risque d'accident peut être toléré, voir attractif (motos), à condition qu'il soit de notre ressort (Noland, 1995; Ministère de l'Ecologie, de

l'Energie, de Développement durable et de la Mer, 2011, cité dans Courel & Deguitre, 2020). Le risque d'agression, quant à lui, dépend beaucoup de caractéristiques individuelles, notamment du genre. Il est plus élevé dans les TP que pour les autres modes (Courel & Deguitre, 2020).

Les bénéfices pour la santé d'un mode, en particulier de la marche et du vélo, peut amener les individus à le choisir (City of Helsinki, 2015; ORS, 2012, cité dans Courel & Deguitre, 2020). *A contrario*, des éléments stressants – retards, perturbations, absence d'itinéraire alternatif – rendent les modes moins attractifs (Legrain et al., 2015, cité dans Courel & Deguitre, 2020).

Certaines représentations sont également ancrées dans la société et se reflètent par la suite dans les choix modaux des individus. Par exemple, l'automobile est généralement associée à un certain prestige social – permis également par le choix du modèle – alors que les TP sont davantage perçus comme un mode contraint, réservé aux jeunes et aux revenus modestes. Cette représentation tend cependant à changer ces dernières années avec l'avènement des préoccupations environnementales et le mouvement des Gilets jaunes, mettant en évidence une partie de la population « captive » de l'automobile (Courel & Deguitre, 2020). Dans la même logique, Brisbois (2010) démontre l'importance de la perception du prestige de la population présente dans les TP en tant que déterminant du choix modal. Le vélo semble également véhiculer une image particulière. D'abord considéré comme un objet de luxe, destiné aux bourgeois, puis d'émancipation sociale à partir des années 1890 pour les ouvrier·ères et les femmes (Flückiger Strebel, 2014), il est aujourd'hui associé au « bobo » selon une étude menée à Londres de Aldred et Jungnickel (2014, cité dans Courel & Deguitre, 2020). Ces représentations dominantes peuvent restreindre les choix d'une personne ne voulant pas être associée à telle ou telle image.

MODE DE VIE

Le mode de vie des individus comprend différents aspects : le choix de la localisation résidentielle et des activités, les chaînes de déplacement, les droits d'accès et le capital mobilité, ainsi que les habitudes.

Comme le souligne Flamm (2004), les moyens de déplacement utilisés par un individu sont étroitement liés aux choix de localisation du logement et des activités (travail, loisirs, activités familiales, etc.) opérés au cours de sa vie, qui peuvent être considérés comme des choix

« structurels ». L'inverse est cependant également vrai : le choix modal peut influencer la localisation des activités et du logement d'une personne.

Pour qualifier la mobilité, les notions « d'étape », de « déplacement » et de « chaîne de déplacement » ou « boucle » sont intéressantes. L'étape constitue la plus petite unité. Il s'agit d'un morceau de déplacement, réalisé avec un seul mode de transport. Constitué d'une ou plusieurs étapes, le déplacement est défini par son motif (ex : se rendre au travail). La chaîne de déplacements, ou boucle, désigne quant à elle l'ensemble des déplacements effectués par un individu de son domicile à son domicile, pour tout type de motif et avec n'importe quel mode (OFS & ARE, 2017). En moyenne, en Suisse, les individus effectuent 1,3 boucle par jour (OFS & ARE, 2018). Ainsi, nous pouvons supposer qu'une contrainte pesant sur une des étapes composant la boucle – par exemple la nécessité de transporter du matériel – peut conditionner le choix modal pour l'ensemble de cette boucle. Ye et al. (2007, cité dans Courel & Deguitre, 2020) ainsi que Valiquette (2010) ont d'ailleurs démontré à travers leur étude que la complexification d'une chaîne de déplacements allait de pair avec un usage privilégié de l'automobile. Assez intuitivement, la complexité des chaînes de déplacement augmente avec l'arrivée d'enfants au sein du ménage (Valiquette, 2010). La taille du ménage influencera également la durée et la longueur des déplacements, avec toutefois des différences notables en fonction du genre (Valiquette, 2010).

Les droits d'accès représentent les ressources matérielles permettant à l'individu d'utiliser certains modes, tels un permis de conduire ou un abonnement de TP (Flamm, 2004). Kaufmann (2014) va plus loin en proposant la notion de « motilité » pour désigner les aptitudes des personnes à se mouvoir dans l'espace. Celle-ci est définie selon trois dimensions : l'accès aux modes (le pouvoir), les compétences (le savoir) et l'appropriation (le vouloir). La rencontre entre la motilité des acteur·rices et le potentiel d'accueil des territoires (infrastructures, normes, contexte spatial, etc.) forment les mobilités (Kaufmann, 2014).

Les moyens financiers conditionnent en partie le potentiel d'accès aux modes des individus. De Jong et Van de Riet (2008, cité dans Tyrinopoulos & Antoniou, 2013) considèrent le revenu disponible des ménages comme le déterminant le plus important de la demande de déplacement, et plus particulièrement des kilomètres parcourus en voiture. En milieu rural, la baisse de revenus du ménage est moins fortement corrélée avec la diminution des distances parcourues, ce qui appuie le caractère contraint des mobilités dans ces territoires peu denses (Pucher & Renne, 2005). Le revenu semble cependant relativement peu influencer le choix

modal, tout du moins aux Etats-Unis, étant donné la quasi-absence d'alternatives à l'automobile (Pucher & Renne, 2005). En Suisse, le Microrecensement mobilité et transports (MRMT) de 2015 met toutefois en évidence une diminution de l'importance relative de la marche avec l'augmentation du revenu d'un ménage. De plus, les ménages avec un revenu inférieur ou égal à 4'000 CHF / mois utilisent comparativement davantage les TP et moins la voiture que les ménages avec un revenu plus élevé (OFS & ARE, 2017).

Conséquences du choix modal, les habitudes confortent l'individu et facilitent ses déplacements. Le moyen de déplacement devient ainsi un automatisme qui n'est plus questionné (Flamm, 2004). Comme le démontre Rocci (2007), l'habitude crée un biais cognitif puisque les automobilistes coutumiers dévalorisent les autres modes de transport.

CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES

Plusieurs facteurs individuels sont corrélés au choix modal. Premièrement, l'âge conditionne la motilité et ainsi les pratiques modales. De ce fait, les personnes âgées diminuent progressivement leurs déplacements en voiture, au profit des TP et de la marche (Tillous, 2014, cité dans Courel & Deguitre, 2020). Parmi les TP, les personnes âgées préfèrent d'ailleurs les bus aux modes ferrés lourds, en raison notamment du rythme plus apaisé et de l'accès facilité (Tillous, 2014, cité dans Courel & Deguitre, 2020).

Le genre constitue une variable déterminante dans le domaine de l'insécurité perçue lors de l'usage des TP et de la marche. Les femmes peuvent alors modifier leur parcours ou leur moyen de déplacement pour éviter de se sentir en insécurité. De même, les femmes en couple ont en général davantage de déplacements contraints (liés aux enfants, à des tâches administratives, etc.) et sont ainsi plus susceptibles d'utiliser la voiture (CGET, 2019; Louargant, 2019; Maciejewska, 2019, cité dans Courel & Deguitre, 2020). Cette tendance semble cependant peu à peu s'amenuiser (OCDE, 2011; McQuaid & Chen, 2012, cité dans Courel & Deguitre, 2020).

L'appartenance ethnique peut également influencer le choix d'un moyen de transport plutôt qu'un autre. Ainsi, les femmes racisées ont plus de probabilité d'éviter certains modes pour des questions de sécurité (Clifton & Livi, 2004, cité dans Courel & Deguitre, 2020).

Enfin, le cercle social, et notamment la famille, joue également un rôle important dans le choix modal d'un individu. Haustein et al. (2009, cité dans Courel & Deguitre, 2020) ont mis en évidence une corrélation entre la perception positive de la voiture par un enfant et le fait

que ses parents en possèdent une. Flamm (2004) a également souligné l'importance de la socialisation dans la formation du rapport aux modes.

1.3.1.3. L'ENVIRONNEMENT URBAIN

L'aménagement d'un territoire et les mobilités en son sein sont étroitement liés et doivent être coordonnés (Masson, 1998, cité dans Courel & Deguire, 2020). Mise en lumière dès 1996 par les travaux de Newman et Kenworthy, une relation inverse se dessine entre la densité urbaine et la consommation de carburant par habitant·e. Cervero et Kockelman (1997) ont quelque peu nuancé ce résultat en mettant en évidence deux autres variables de l'environnement bâti ayant une influence sur la mobilité et plus spécifiquement sur les choix modaux : la diversité et le design urbain. Comme l'expose Desjardins (2017) au travers de sa revue de littérature exhaustive sur la question, des variations dans l'aménagement régional, la configuration des réseaux viaires, la qualité des espaces publics ou encore dans les dispositifs architecturaux peuvent rendre l'utilisation des modes doux et des TP plus ou moins attractifs sur deux territoires à densité semblable.

La diversité, ou mixité fonctionnelle, concerne la répartition des différentes activités dans l'espace (emplois, logements, commerces, etc.). Une forte mixité fonctionnelle au sein d'un quartier est généralement accompagnée d'une forte part modale de la marche (Ewing & Cervero, 2010).

Le design urbain correspond aux caractéristiques du réseau de rues dans une zone donnée (taille des îlots, nombre d'intersections par kilomètre carré, largeur moyenne des rues, etc.) (Ewing & Cervero, 2010). Il exerce principalement une influence sur les modes actifs. La présence et l'organisation des infrastructures de mobilité (voies cyclables, stationnement, etc.), ainsi que l'esthétique de l'environnement jouent dans le choix modal. L'existence de végétation et de mobilier urbain peut permettre de rendre les modes actifs plus attractifs et à la population de s'approprier l'espace public (Mertens et al., 2017, cité dans Courel & Deguire, 2020).

1.3.2. LES LOGIQUES D'ACTION SOUS-TENDANT LE CHOIX MODAL

Kaufmann (1998) dans sa thèse étudie les conditions de report d'usage de l'automobile vers les TP, en comparant quatre agglomérations : Berne, Genève, Lausanne et Grenoble. En ciblant son enquête sur les personnes actives possédant une voiture et un accès aux TP de qualité, il met en évidence la faible efficacité des politiques publiques basées sur l'idée d'une

rationalité en fonction du temps et de l'argent des individus dans leurs choix modaux – des concepts comme la ville des courtes distances, la mixité des fonctions urbaines ou encore le principe de l'amélioration de l'offre de TP. En particulier, les personnes ne chercheraient pas forcément à minimiser leur temps de déplacement. Ainsi, il pointe le besoin d'aller au-delà d'une approche purement économique rationnelle, d'intégrer les dimensions symboliques et l'analyse des modes de vie à la réflexion. C'est également le constat que fait Brisbois (2010) en analysant les déterminants des choix modaux en Île-de-France. Kaufmann (1998) distingue quatre logiques d'action différentes qui, combinées, permettraient d'expliquer le choix d'un mode de déplacement plutôt qu'un autre, et plus spécifiquement pourquoi la voiture s'est imposée depuis plusieurs décennies comme mode de transport principal :

- (1) La rationalité « économique », soit la minimisation du temps et de l'argent investis dans le trajet. Dans cette optique, la densité et la diversité fonctionnelle urbaine influencent l'utilisation des TIM.
- (2) La rationalité axiologique ou « raison du cœur », qui correspond au suivi par l'individu de ses valeurs et croyances. C'est ce que Brisbois (2010) appelle « les caractéristiques symboliques des modes ». De ce point de vue, une prédisposition culturelle à l'usage de l'automobile est constatée. Cela se caractérise notamment par un sentiment fort de liberté et la distinction sociale permise par le choix du véhicule automobile. Pour l'usage des TP, les convictions écologiques peuvent par exemple être évoquées (Kaufmann, 1998).
- (3) La rationalité perceptive ou la réduction de la dissonance cognitive, qui dépend de l'histoire et de l'expérience de l'individu. Les individus adaptent leur perception d'un mode de transport en fonction de leurs pratiques individuelles. C'est pourquoi les coûts d'un mode utilisé sont généralement sous-estimés (Rocci, 2007).
- (4) La rationalité par rapport aux habitudes. Par confort et automatisme, les pratiques modales comportent une forte inertie (Goodwin, 1985, cité dans Kaufmann, 1998). Du fait de leur fort ancrage, peu de gens envisagent une modification de leurs pratiques. Pour contrer cet effet de « non-choix », Brisbois (2010) propose de mettre en place un support d'information multimodale, par exemple un site internet, permettant de comparer pour un même trajet différents modes sur des critères objectifs, ce qui permettrait à l'individu de conscientiser ses choix tout en l'aidant à optimiser ses déplacements.

1.3.3. LES TRANSPORTS PUBLICS EN MILIEU RURAL

Dans ce chapitre et les suivants (1.3.4; 1.3.5; 1.4.1; 1.4.2), les principales solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme en milieu peu dense seront exposées en s'appuyant principalement sur des expérimentations françaises. Malgré le fait que ces alternatives soient présentées ici les unes après les autres, plusieurs auteur·rices ont démontré la nécessité de coupler différentes offres pour tenter de répondre à la diversité de la demande de mobilité en milieu rural (Brignola & Aly-Béril, 2024; Poltimäe et al., 2022).

L'OFS (2018) définit les TP comme des « *Services de transport de personnes soumis au régime de la concession ou de l'autorisation, accessibles à tous et circulant selon un horaire défini* ». Ils comprennent ainsi les transports par rail, les TP routiers (tram, trolleybus, autobus), les transports par câble (funiculaires et téléphériques) ainsi que la navigation publique (bateaux, bacs).

En milieu rural, les TP constituent rarement une alternative crédible à la voiture (Huchet et al., 2024), notamment en raison des temps de trajet allongés et des cadences limitées (Ullès & Brun, 2024). Les durées importantes de trajet sont notamment dues au fait que les collectivités publiques cherchent bien souvent à desservir l'entièreté de leur territoire, dans un souci d'égalité. La rentabilité économique constitue donc un défi de taille pour les sociétés exploitant les lignes de TP (Huchet et al., 2024). C'est également le constat que fait Ullès et Brun :

« Le développement et l'attractivité d'un réseau de transport collectif sont conditionnés par la desserte de polarités, lesquelles renvoient aux densités résidentielles, d'emplois ou d'activités touristiques. Or la diffusion de l'habitat de faible densité des espaces ruraux et périurbains rend cette desserte fragile économiquement. » (p. 211).

Face à ces constats, la SNCF a mis sur pied dès 2019 un accélérateur d'innovation (Tech4Mobility) afin d'imaginer, avec ses partenaires industriels, la mobilité de demain dans les milieux ruraux (Huchet et al., 2024). Trois programmes ont ainsi vu le jour :

- « Systèmes de Trains Légers » : l'objectif est de diminuer les coûts d'exploitation et de maintenance des trains standards en proposant des véhicules plus légers, adaptés aux besoins plus limités des territoires ruraux ;
- « Mobilité Autonome sur Voies dédiées » : l'idée consiste à développer des autobus autonomes qui profiteraient des voies ferroviaires à l'abandon et partageraient la chaussée avec les mobilités douces ;

- « Nouveaux Usagers et Services Ruraux » : ce programme comprend l'usage partagé de l'automobile (TAD rural, covoiturage, autopartage) et des modes doux, ainsi que « Actimob », un camion multiservices itinérant.

Lors d'un webinaire intitulé « Explorons la mobilité rurale de demain » organisé par Vizea, la SNCF a partagé quelques enseignements concernant la mise sur pied de ces programmes. L'importance d'embarquer l'écosystème d'actrices et acteurs locaux (élu·es, habitant·es, commerçant·es, associations locales) afin de coconstruire des solutions, d'être agile (pouvoir faire évoluer les solutions) et de proposer diverses solutions de mobilité, adaptées au contexte rural a notamment été mise en avant (Guerin, 2025). En outre, pour espérer un changement de comportement en milieu rural, Caroline Guerin (2025) explique qu'au moins quatre saisons sont nécessaires. Elle conseille d'animer, par exemple aux fêtes de village, et d'accompagner la population pour la prise en main de ces nouvelles solutions de mobilité (Guerin, 2025).

En Suisse, la situation face aux TP est quelque peu différente puisque ceux-ci y ont « *un positionnement affiché de service public essentiel, à l'image de l'eau ou de l'énergie. Toute localité de plus de 100 habitants doit ainsi être desservie au moins trois fois par jour ...* » (Clément et al., 2021, p. 46).

1.3.3.1. LE TRANSPORT À LA DEMANDE

À mi-chemin entre un taxi et un bus, le transport à la demande (TAD) est un service public qui fonctionne par regroupement – temporel ou spatial – de la demande de transports de la population en passant par une réservation préalable du service (CEREMA, boîte à outils, TAD). Il peut être déployé en complément horaire, en complément spatial ou encore pour des publics spécifiques (CEREMA, boîte à outils, TAD). Deux modes de fonctionnement existent :

- TAD en ligne virtuelle : les arrêts et l'itinéraire sont prédéfinis, les horaires peuvent également l'être et n'être « activés » que sur demande ;
- TAD zonal : ni l'itinéraire ni l'horaire ne sont prédéfinis, les arrêts ne le sont pas forcément non plus (TAD « porte-à-porte »).

Des formats hybrides sont parfois proposés. La SNCF, dans le cadre de son programme « Tech4Mobility », a développé un service de TAD en milieu rural optimisant ses trajets grâce aux nouvelles technologies. Testé pendant 17 mois dans cinq communes du département de la Sarthe, le retour des participant·es semble très positif.

Type particulier de TP, les transports scolaires sont destinés prioritairement aux élèves et circulent à destination d'établissements d'enseignement. Selon les cas, ils peuvent également être ouverts à d'autres usagers. Cette optimisation de l'utilisation des transports scolaires a été déployée dans le département de la Dordogne avec le projet « Optit-bus » (Brignola & Aly-Béril, 2024). Malheureusement, un manque d'ancrage territorial et de soutien politique a quelque peu affaibli leur démarche.

1.3.4. LA MOBILITÉ DOUCE EN MILIEU RURAL

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), la MD englobe l'ensemble des déplacements effectués grâce à la force musculaire (s.d.). Il s'agit donc principalement de la marche, des trottinettes, des planches à roulettes, du vélo, et plus récemment également du VAE. Ces moyens de déplacement sont particulièrement adaptés pour effectuer des trajets allant jusqu'à 10 km, voire plus s'il y a une assistance électrique (Cerema, vélo location longue durée, 2023). En Suisse, le MRMT de 2021 met en évidence le fait que les boucles d'une distance inférieure à 5 km sont majoritairement effectuées au moyen de la MD (OFS & ARE, 2023a).

En milieu rural, différents freins à la mobilité douce, et plus particulièrement au cyclisme, en tant qu'alternative à la voiture peuvent être identifiés (Jacquemin, 2024) :

- L'exposition aux aléas de la météo et de la circulation routière (en partageant la chaussée avec les véhicules motorisés) ;
- La limite de « charge » en termes de volume et de poids, que ce soit pour transporter du matériel ou des personnes ;
- La « perte de temps » et la crainte de l'effort physique engendrés par le dénivelé et les distances importantes dans ces territoires.

En plus de cela, Ullès et Brun (2024) identifient également les dégradations locales de la chaussée comme limite à l'utilisation du vélo en milieu rural.

Le cas de l'aménagement de la « Durance à vélo », une véloroute suivant le cours d'une rivière dans un territoire peu peuplé, souligne la manière dont les infrastructures cyclables en milieu rural sont généralement pensées pour les pratiques touristiques ou sportives (Degache et al., 2024). La « Durance à vélo » a cependant été adaptée dans un second temps aux pratiques quotidiennes, avec une communication ciblée et des itinéraires alternatifs plus directs, davantage adaptés au « tout public » (Degache et al., 2024). Leur stratégie a été de

concevoir tout l'itinéraire en site propre, de manière à offrir un tracé attractif et sécurisé. Les deux principales limites identifiées au travers de cette expérience sont les difficultés de coordination liées au millefeuille administratif français, et l'emprise spatiale importante d'itinéraires cyclables en site propre, d'autant plus en territoire de montagne où le foncier présentant une surface plane est très plébiscité (Degache et al., 2024).

1.3.4.1. LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Comme l'autopartage, les VLS sont basés sur une économie de la fonctionnalité, du partage, plutôt qu'une économie de la possession (Ravalet & Bussière, 2013). Disponibles 24 h / 24, 7j / 7, les VLS sont généralement équipés de TIC et peuvent être loués à un endroit et restitués à un autre (Midgley, 2009).

Rencontrant un succès important en ville, l'intérêt de ce type de service pour les usager·ères est multiple : le fait de ne pas posséder le véhicule enlève les soucis liés à son stationnement sur le lieu de domicile ainsi qu'à son entretien, le service est bien souvent très accessible économiquement et il permet de combiner différents moyens de transports (TP + VLS, TIM + VLS, etc.) ce qui le rend accessible non seulement à la population résidente mais aussi aux touristes et visiteur·euses du territoire concerné. De plus, les VLS véhiculeraient une certaine image de modernité, de flexibilité, bénéfique pour l'environnement et pour la santé (Ravalet & Bussière, 2013).

En analysant les flux du système Vélo'v à Lyon, Maizia et Dubedat (2008) ont mis en évidence que la distance moyenne effectuée en VLS était de 2,35 km. Dans une mesure bien plus importante que les conditions météorologiques, le dénivelé positif constitue un frein à l'usage de ce type de service. La nette préférence des cyclistes pour les descentes engendre d'ailleurs des complications logistiques (Maizia & Dubedat, 2008). En outre, l'étude démontre que ce type de service n'est pas uniquement utilisé à des fins touristiques ou de loisirs, étant donné un creux d'usage pendant les vacances estivales (Maizia & Dubedat, 2008).

Concernant les freins ou défis à la mise en place de ce type de service, il comporterait des coûts relativement importants pour la collectivité et l'entreprise gestionnaire en comparaison à d'autres services destinés au développement de la pratique cyclable (Ravalet & Bussière, 2013). De plus, certains prérequis seraient nécessaires : un réseau cyclable sécurisé et pratique, un engagement fort en faveur du vélo ainsi que suffisamment de place pour installer des parkings à vélo (Midgley, 2009). En outre, ce type de service fonctionnerait mieux sur les

territoires dans lesquels l'offre de TP est déjà bien développée, permettant une multimodalité journalière ou hebdomadaire (Ravalet & Bussière, 2013).

1.3.4.2. LES VÉLOS EN LOCATION LONGUE DURÉE

Selon l'ADEME (2020, cité dans Cerema), les services de vélos de location longue durée (VLD) permettent de réduire considérablement l'usage de la voiture. Le principal objectif de ce service est de faire découvrir ce mode de déplacement aux personnes peu ou non-initiées et d'encourager le maintien de cette pratique à la suite de la location par l'achat d'un véhicule personnel (Cerema, 2023). La durée de la location est généralement comprise entre 1 et 12 mois. Un temps de location plus court favorise la rotation des vélos mais augmente les coûts d'exploitation du service (temps de mise à disposition / retours des vélos). L'attractivité de ce type de service sur le territoire sera d'autant plus forte si celui-ci est couplé à d'autres mesures infrastructurelles : aménagements cyclables, signalisation, stationnement sécurisé ou encore outils pour l'entretien et la réparation des vélos en libre-service. Comme pour les VLS, la mise à disposition d'une flotte mixte, entre vélos musculaires, VAE et vélos cargos, permet de s'adapter à la variété des potentiels publics. Le partenariat entre élus, directeurs techniques et partenaires locaux (associations, employeur·euses) permet de créer une synergie favorable au projet. Une fois les VLD mis en service, la mise en place de leur évaluation par les usager·ères est recommandée afin d'en améliorer la qualité (Cerema, 2023).

Le Cerema (2023) décrit deux exemples en territoires ruraux. Le premier se situe dans le Gal Sud-Mayenne, une structure regroupant trois communautés de communes dans le département de la Mayenne caractérisée par une densité de population moyenne de 50 habitants / km². Lancée en 2017 avec une flotte de 30 VAE, l'offre a été élargie en 2020 avec la mise à disposition de 90 VAE supplémentaires. Le bilan retiré semble très positif; la demande étant toujours supérieure à l'offre. Le second exemple prend racine dans la communauté de communes du Pays de Beaume-Drobie (CCPBD), en Ardèche. Déployé dès 2018 avec 20 VAE, dont 13 destinés au tout-public et 7 réservés au personnel technique, le service rencontre un énorme succès. Un partenariat public-privé, considéré par les deux parties comme « gagnant-gagnant », est opéré : la communauté de communes s'occupe de la gestion administrative du service tandis qu'un vélociste local fournit les véhicules et se charge de leur entretien. La possibilité initialement offerte de louer un vélo à l'année a été supprimée après quelques mois en raison du manque de rotation des vélos.

1.3.5. L'INTERMODALITÉ

L'intermodalité se définit comme l'usage successif d'au moins deux modes de déplacement différents (« Intermodalité, interconnexion », 2023). L'intermodalité entre le vélo et les TP permet de décupler l'aire d'accès à la station de TP, comparativement à un accès à pied (Demoli, 2021).

En zones peu denses, l'intermodalité peut être facilitée par l'aménagement de pôles d'échange multimodaux ou « aires de mobilité ». Celles-ci peuvent notamment comprendre un arrêt de TP, une aire ou une station de covoiturage, un service d'autopartage, un parking pour TIM, un stationnement sécurisé pour vélos ainsi qu'un service de location de vélos. L'accès en mobilité douce doit être facilité, avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Le bon fonctionnement du pôle dépend de plusieurs facteurs : de la qualité des différents services de mobilité proposés en premier lieu, mais également de la localisation du pôle ainsi que des dispositifs mis en place pour faciliter l'intermodalité (intégration tarifaire et billettique ; signalétique et informations claires, disponibles tant sur place que sur les supports d'information des différents modes; mobilier urbain; etc.) (CEREMA, boîte à outil : aire de mobilité).

1.3.6. LES LEVIERS D'ACTION POUR FAVORISER UN REPORT MODAL

Pour favoriser un report modal des TIM vers les TP, Kaufmann (1998) identifie différentes pistes au terme de sa thèse :

Sur le plan symbolique

- (1) Développer une politique d'image des TP.
- (2) Faire acquérir une expérience du TP à des automobilistes exclusifs. Cela passe notamment par des actions de fidélisation lorsque les modes de vie des individus changent, c'est-à-dire principalement à l'entrée symbolique dans l'âge adulte, aux déménagements et à l'arrivée d'enfants. Rocci (2007) ainsi que Brignola et Aly-Béril (2024) pointent également l'intérêt de l'expérimentation pour amener les individus à s'intéresser à de nouvelles pratiques modales.
- (3) Développer des campagnes de conscientisation, notamment sur les effets négatifs du trafic. Cependant, Rubens et al. (2011) soulignent le bilan mitigé des campagnes de sensibilisation pour initier des changements durables et proposent plutôt la communication engageante comme moyen pour changer les comportements de mobilité sur le long terme (Wang et Katzev, 1990; Katzev et Johnwon, 1983; Pallak

et Cummings, 1976, cité dans Rubens et al, 2011). Concrètement, cette stratégie se décline en deux phases : une première d'engagement du public dans laquelle les personnes intéressées s'engagent à l'écrit à changer leur comportement en matière de mobilité, puis une seconde phase de persuasion durant laquelle des informations ciblées sont transmises aux participant·es dans l'optique qu'ils interrogent leurs pratiques.

Sur le plan de l'urbanisme et des transports urbains

- (4) Proposer une offre de TP perçue comme étant de bonne qualité. Cet objectif implique de limiter le nombre de ruptures de charge – à savoir les moments où un changement de véhicule est rendu obligatoire (Bouron, 2022) –, de garantir la qualité des lieux de transbordements et d'assurer l'unité qualitative spatio-temporelle de l'offre sur l'ensemble du réseau.
- (5) Articuler l'urbanisme à l'offre de TP et penser l'accessibilité géographique en fonction des TP. Concrètement, cela implique de concentrer les activités autour des gares et arrêts de tram et de densifier les activités dans la ville-centre, ce qui a pour conséquence indirecte de rendre le stationnement moins aisé, indépendamment des politiques mises en place. Cette articulation est notamment développée à travers la notion de « transit oriented development » (TOP) qui, s'inspirant de nombreuses théories et traditions antérieures, propose de concentrer l'urbanisation autour des haltes ferroviaires et de rendre celles-ci attractives pour les piéton·nes (Calthorpe, 1993, cité dans Desjardins, 2017).
- (6) Gérer le stationnement pendulaire, au moyen d'une politique restrictive favorisant le parking de courte durée, accompagnée de contrôles. Les politiques basées sur une gestion de l'accessibilité par les coûts se heurtent toutefois à des problèmes d'accessibilité sociale et d'équité (Kaufmann, 1998).

Pensés dans un contexte urbain, ces leviers d'action semblent relativement applicables aux zones de faible densité. De même, ces stratégies paraissent transposables au report modal vers la MD.

1.3.7. SYNTHÈSE

Le report modal constitue un levier central de la transition vers des mobilités plus durables. Susciter un report modal implique toutefois de comprendre les multiples ressorts du choix modal, dont font partie le coût, le temps de trajet, la qualité de service, les facteurs centrés

sur l'individu (habitudes, représentations sociales, sentiment de sécurité, etc.) et l'environnement urbain.

Les TP, s'ils présentent un faible impact environnemental, restent souvent peu attractifs en milieu rural en raison de cadences faibles et de temps de trajet importants dus à la dispersion de l'habitat, de l'emploi et des services. Des TP optimisés et innovants, tels que des systèmes de trains légers ou du TAD, semblent pouvoir contrer ces défis en milieu rural.

En outre, la mobilité douce et son intermodalité avec les TP offrent des pistes prometteuses, à condition d'être pensées en articulation avec les usages locaux.

Pour accompagner ce report modal, différentes pistes ressortent : travailler sur l'image des modes alternatifs à la voiture individuelle, pousser la population à les expérimenter, notamment lors de changements de vie importants, proposer une offre de mobilités alternatives perçues comme étant de bonne qualité, articuler l'urbanisme avec l'offre en TP et limiter le stationnement pendulaire.

1.4. L'AMÉLIORATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ACTUELLES

La dernière catégorie de leviers d'action – pour rendre les mobilités plus compatibles avec les enjeux climatiques – consiste à améliorer les moyens de transports actuellement utilisés. Pour cela, deux stratégies principales existent : augmenter le taux d'occupation des différents modes et améliorer la consommation énergétique des véhicules.

1.4.1. LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Sous le terme de « mobilité partagée », nous comprenons les transports motorisés partagés entre particuliers, sans qu'il y ait forcément d'intervention financière publique. La distinction avec les transports publics est relativement subtile; elle réside vraisemblablement dans la professionnalisation des conducteur·rices. Selon les appréciations, ce type de mobilité peut être considéré comme une forme de report modal (Cerema, 2021) ou une simple amélioration des mobilités existantes.

1.4.1.1. LE COVOITURAGE

En Suisse, le taux d'occupation moyen des voitures s'élève à environ 1,53 personnes. Pour les déplacements domicile – travail, ce taux est d'autant plus bas avec environ 1,09 personnes par véhicule (OFS, 2023). L'idée du covoiturage est donc de lutter contre ce qu'on appelle « l'autosolisme », soit le fait de se déplacer seul·e dans sa voiture, sans passager·ères

(« Autosoliste », s. d.). Le covoiturage peut être défini comme le partage entre plusieurs personnes de tout ou partie d'un trajet dans un véhicule motorisé privé, sans conducteur·rice professionnel·e (Ballet & Clavel, 2007). Le partage des frais est généralement organisé, mais aucun profit économique n'est retiré (Ballet & Clavel, 2007).

Biard (2023) estime que la pratique du covoiturage est pertinente écologiquement pour les trajets d'une distance supérieure à 10 km, qui ne peuvent ainsi pas être effectués au moyen de la MD, et qui ne possèdent pas d'alternative crédible en TP.

Le covoiturage peut être organisé, par exemple via une application, ou spontané (autostop ou covoiturage informel entre connaissances) (Ballet & Clavel, 2007). Différentes formes de covoiturage organisé peuvent également être distinguées en fonction du motif de déplacement, de la régularité du trajet et de la distance parcourue (Figure 4).



Figure 4 : Certaines des différentes formes possibles de covoiturage (Source : ADEME, 2025)

Le covoiturage occasionnel de longue distance a connu une expansion soudaine en France il y a quelques années (ADEME, 2025; Biard, 2023). Généralement utilisé pour n'effectuer que le trajet aller, la mise en relation et les échanges d'argent peuvent se faire via une plateforme telle que BlaBlaCar (<https://www.blablacar.fr/>).

Le covoiturage pendulaire, pour les déplacements domicile – travail ou domicile – étude, est habituellement pensé pour les trajets allers et retours. Les territoires sont plus petits, à l'échelle des bassins de vie (ADEME, 2025). Certaines plateformes existent également pour ce type de covoiturage, telles que Karos en France (<https://www.karos.fr/>). Une fois les gens mis en relation, la plateforme devient relativement obsolète, à moins de proposer d'autres services comme la garantie de retour en cas d'imprévu ou la gestion des échanges monétaires.

En France, 3 % des déplacements pendulaires sont effectués en covoiturage. Cette pratique semble particulièrement adaptée pour les trajets supérieurs à 20 km, où l'offre de TP est limitée et les possibilités de stationnement sur le lieu de travail restreintes. De plus, les personnes covoiturant sont généralement dans le même ménage, dans la même entreprise ou encore, plus rarement, dans la même zone d'activité (ADEME, 2025).

Le covoiturage dynamique met en relation quasiment en temps réel conducteur·rice et passager·ères, à la manière d'un Uber. Très souple, il demande toutefois une masse critique (ADEM, 2025) difficile à atteindre en milieu rural.

Malgré un potentiel *a priori* important, des freins structurels existent – horaires et localisations différents – qui rendent difficile l'estimation du potentiel réel du covoiturage. La densité du réseau routier, qui limite la concentration des flux sur un seul axe, est également un obstacle à la pratique du covoiturage (Biard, 2023). Ullès et Brun (2024) identifient également des limites plus personnelles à cette solution de mobilité, telles que l'envie d'être seul·e dans son véhicule ainsi que le besoin de connaître la personne qui nous accompagne lors de notre trajet. Pour eux, « *les espoirs fondés autrefois par les collectivités sur le covoiturage semblent démentis par l'examen des pratiques quotidiennes* » (p. 215). Pour des déplacements quotidiens, le succès de ce type de mobilité semble en effet mitigé malgré d'importantes aides financières (Biard, 2023). Deux constats sont dressés : davantage de conducteur·rices sont inscrites sur les plateformes de covoiturage que de passager·ères, et la majorité des trajets covoiturés ne passent pas par ces plateformes (ecov_fr, 2021, cité dans Biard, 2023).

Selon Clément et al. (2021), l'autopartage serait plus adapté aux milieux peu densément peuplés que le covoiturage pour de courtes distances :

« Au-delà d'incitations ponctuelles dans certains plans de mobilité d'entreprises et du covoiturage informel, le modèle du covoiturage courte distance semble plus délicat à institutionnaliser économiquement et sociologiquement en zones peu denses » (p. 42).

1.4.1.2. L'AUTOPARTAGE

Selon Sawtschuk et al. (2024), l'autopartage « *désigne une organisation (même a minima) autour d'une ou plusieurs voitures mises en commun de manière régulière avec un partage de la conduite du véhicule effectué dans la durée* » (p. 289). Cette solution de mobilité part du constat que 95% du temps, les véhicules motorisés sont à l'arrêt (Cerema, 2017). L'objectif

est d'offrir une certaine flexibilité, permise par les TIM, pour des déplacements occasionnels et d'ainsi diminuer le nombre de véhicules motorisés par ménage.

Une distinction est opérée entre les services d'autopartage, tels que la société coopérative Mobility en Suisse, et l'autopartage entre particuliers (AEP).

LES SERVICES D'AUTOPARTAGE

L'Association des acteurs de l'autopartage (2021) caractérise l'autopartage selon cinq critères : «

- *Services fonctionnels 7 j / 7 et 24 h / 24*
- *Contrat unique pour l'accès à l'ensemble du service (et non contrat par location)*
- *Véhicules accessibles en libre-service*
- *Réservations instantanées et non conditionnelles*
- *Possibilité d'usages de courte durée, avec une tarification proportionnelle au temps et au nombre de kilomètres parcourus* » (p. 4)

Différentes modalités d'utilisation existent pour les services de véhicules en libre-service :

- En boucle : après utilisation, le véhicule devra être ramené dans la même station que celle dans laquelle il a été pris. Il s'agit de la forme la plus commune d'autopartage.
- En trace directe : le véhicule pourra être déposé dans une autre station que celle dans laquelle il a été récupéré initialement.
- Free-floating : il n'y a pas de station, les véhicules peuvent être déposés n'importe où, à l'intérieur d'un périmètre défini.

Les services d'autopartage en boucle sont les plus susceptibles de provoquer une diminution du nombre d'automobiles possédées par ménage (PIPAME, 2016, cité dans Association des Acteurs de l'Autopartage [AAA], 2021). Un véhicule en autopartage remplacerait en moyenne 11 véhicules privés (Mobility Société Coopérative, 2023).

En milieu rural, ce type de service peut difficilement se développer sans aide financière publique (AAA, 2021; Rotaris et Danielis, 2018, cité dans Sawtschuk et al., 2024). Les modes de financement peuvent différer : la mise à disposition d'un véhicule par un opérateur engendre des coûts d'investissement moindres pour le maître d'ouvrage – bien souvent une collectivité publique – mais contribue à un déficit d'exploitation mensuel plus important; le coût de mise à disposition du véhicule étant reporté sur le coût de l'amortissement. L'entretien

du véhicule semble impacter moins fortement le déficit d'exploitation de la maîtrise d'ouvrage, notamment si celle-ci perçoit les recettes de location (AAA, 2021).

Ce genre de service est fréquemment couplé à l'électrification des véhicules, permettant de compenser l'énergie grise importante nécessaire à la fabrication du véhicule par des économies lors de son utilisation accrue (Helmerts, Dietz & Weiss, 2020, cité dans Demoli, 2021). Les véhicules électriques semblent d'ailleurs être particulièrement appréciés par les usager·ères (Mobility Société Coopérative, 2023).

En Suisse, la société coopérative Mobility constitue le principal prestataire d'autopartage disponible depuis 1997 (Mobility Société Coopérative, 2023). L'offre en free-floating et celle en trace directe ayant été abandonnées respectivement en 2022 et 2023, seule une utilisation des véhicules en boucle est aujourd'hui possible. Présente sur l'entièreté du territoire, ce service est parfaitement lisible, notamment grâce à son partenariat avec les CFF (Clément et al., 2021).

L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

L'AEP consiste à l'utilisation commune d'un même véhicule par différent·es conducteur·rices, et au partage des frais liés à ce véhicule commun, sans but lucratif. La propriété du véhicule peut être partagée ou dans les mains d'un·e seul·e des usager·ères. Reposant sur une organisation plus ou moins formelle, ce type de mobilité connaît une diversité de pratiques (Sawtschuk et al., 2024; Vincent et al., 2024). L'existence d'une personne morale (association, coopérative, etc.) peut cependant faciliter la gestion collective du véhicule (Sawtschuk et al., 2024).

Selon Sawtschuk et al. (2024), l'AEP serait particulièrement adapté en milieu rural. Reposant sur des ressources existantes, ce type de mobilité alternative a l'avantage de pouvoir être facilement mise en place, mais comporte l'inconvénient de ne pas proposer de solution toute prête, « clé en main » (Sawtschuk et al., 2024). Leur étude aboutit sur trois pistes d'action pour favoriser la diffusion de l'AEP dans les territoires ruraux :

- (1) Identifier les besoins des usager·ères actuel·le·s et les outils adéquats (agenda partagé, calcul des frais, assurance adaptée, etc.) ;
- (2) Visibiliser les initiatives d'AEP existantes pour rendre cette pratique connue de la population ;
- (3) Accompagner la pratique de différentes manières, par exemple au travers de la prise en charge de l'assurance (mesure mise en place par le Parc naturel régional de la

Chartreuse; Vincent et al., 2024) ou la réservation de places de stationnement (Sawtschuk et al., 2024).

Vincent et al. (2024) soulignent néanmoins les exigences qui pèsent sur les individus ayant recours à l'AEP. L'offre de TP sur le territoire étudié étant limitée voire inexistante, le fait de ne pas toujours avoir une voiture à disposition peut contraindre les personnes partageant un véhicule et les rendre dépendant·es de leur entourage. De plus, un système multimodal relativement complexe doit généralement être mis en place. Au niveau des avantages de ces solutions, l'étude cite les économies financières pour le ménage, l'impact environnemental moindre et le renforcement des liens sociaux. Finalement, l'amélioration du système multimodal et un accompagnement à la pratique, ainsi qu'à ses contraintes rurales sont évoqués comme piste d'action pour étendre cette pratique à des profils plus diversifiés (Vincent et al., 2024).

Un exemple d'outil pouvant être mis à disposition des autopartageur·euses est la plateforme Coloc'Auto (<https://www.colocauto.org/>) en France, qui regroupe notamment un agenda collectif, le suivi des dépenses et la proposition d'une assurance adaptée (Jacquemin, 2024).

1.4.2. LES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES

Partant du constat d'une efficacité énergétique déplorable des TIM (ils transportent principalement leur propre poids), les véhicules intermédiaires se situent sur le panorama entre le vélo et la voiture et sont caractérisés par leur poids léger (moins de 600 kg) (Bigo et al., 2022). Ce type de véhicule est principalement pensé pour combler le manque de solution de mobilité alternative à la voiture pour les déplacements ne pouvant pas être faits à pied ou à vélo (au-delà d'environ 12 km, selon le relief).

Bigo et al. (2022) en distingue différents types : les VAE, les vélos électriques rapides (allant jusqu'à 45 km/h), toutes sortes de vélos spéciaux (vélos cargo, couchés, pliants, etc.), les deux-roues, tricycles ou quadricycles motorisés avec habitacle, les véhicules ultralégers (< 100 kg), les voiturettes (ou « voitures sans permis; ex : la Citroën Ami) et les mini-voitures (ex : la Twizi de Renault).

Parmi ceux-ci, les seuls qui se développent vraiment sont les vélos électriques et vélos spéciaux. Les voiturettes connaissent également un petit succès, mais souffrent d'une piètre image (Demoli, 2021). Les deux principaux obstacles à l'utilisation plus généralisée de véhicules intermédiaires semblent être l'absence de réglementations adaptées et la fabrication de niche (Jacquemin, 2024).

1.4.3. L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES

N'émettant pratiquement aucun GES lors de leur phase d'utilisation, les véhicules électriques possèdent cependant un bilan carbone relativement plombé par les émissions indirectes importantes issues des phases de fabrication et de recyclage (Helmers, Dietz & Weiss, 2020, cité dans Demoli, 2021). Ainsi, plus le véhicule parcourra de distances pendant sa phase d'utilisation et plus les émissions par kilomètre seront moindres.

Cependant, des émissions indirectes sont également associées à l'électricité utilisée. De plus, en l'absence de subventions, la promotion publique des véhicules électriques peut engendrer des inégalités sociales étant donné leur prix relativement important (Sauvant, 2024). Selon Izoard (2020, cité dans Demoli, 2021), l'intérêt des véhicules électriques en termes de réduction des émissions de GES tient donc à un pari audacieux sur ces différents aspects.

1.4.4. SYNTHÈSE

Plutôt que de remettre en question l'usage de la voiture, certaines approches cherchent à en optimiser les modalités d'usage. Le covoiturage vise une augmentation du taux d'occupation des véhicules, en luttant contre l'autosolisme, mais se heurte à des obstacles pratiques et culturels, en particulier pour les trajets quotidiens et en zone peu dense. L'autopartage, qu'il soit organisé ou entre particuliers, offre une solution plus souple pour mutualiser l'usage de la voiture, notamment dans le cadre de déplacements occasionnels.

Les véhicules intermédiaires — situés à mi-chemin entre le VAE et l'automobile — présentent un bon potentiel pour les trajets de moyenne distance, mais leur développement reste freiné par des obstacles réglementaires et une faible reconnaissance sociale. Enfin, l'électrification du parc automobile permet de réduire les émissions à l'usage, bien que son efficacité réelle dépende largement de la source d'électricité, de l'usage intensif du véhicule, et de l'accessibilité économique de cette technologie.

2^{ÈME} PARTIE – PRÉSENTATION DE LA RECHERCHE

2.1. PROBLÉMATIQUE

S'insérant dans les politiques climatiques suisses visant la neutralité carbone à l'horizon 2050 (Chancellerie fédérale, 2019), ce travail investigue les possibilités pour réduire significativement les émissions de GES générées par le secteur des transports en milieu rural. Plus précisément, il s'appuie sur l'étude de cas du district des F.-M. pour explorer les moyens permettant de décarboner les mobilités quotidiennes des habitant·es de cette région.

2.1.1. CADRE THÉORIQUE

La perspective multi-niveaux (MLP) des transitions sociotechniques de Geels et Schot (2007) permet d'appréhender la prédominance de l'usage de l'automobile et sa stabilité dans le temps. Cherchant à comprendre le processus par lequel les transitions vers la durabilité peuvent avoir lieu, cette approche distingue trois niveaux d'analyse : les niches d'innovation, le régime sociotechnique et le paysage sociotechnique exogène (Geels & Schot, 2007).

Les transitions sont définies comme le passage d'un régime sociotechnique à un autre. Celui-ci est déterminé par un ensemble d'infrastructures, de ressources et d'acteur·rices organisés selon des règles et pratiques

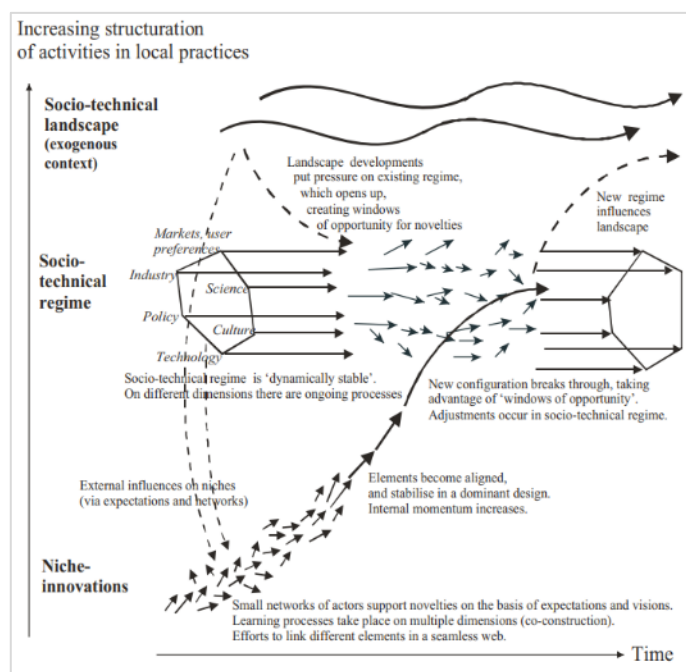


Figure 5 : La perspective multi-niveaux des transitions sociotechniques (Source : Geels & Schot, 2007)

(politiques et règlements, croyances partagées, etc.). Le paysage sociotechnique correspond au contexte plus large qui influence le régime et les niches et sur lequel les acteur·rices de ces niveaux intermédiaires n'ont pas d'influence directe. Caractérisé par sa dynamique plus lente, il comprend notamment les tendances démographiques, les systèmes macro-économiques et les modèles culturels profonds. Initialement portée par un nombre restreint d'acteur·rices, à caractère instable et peu performante, une innovation de niche évolue en marge du régime

sociotechnique dominant et peut amener de nouvelles configurations dans ce dernier en tirant avantage d'une fenêtre d'opportunité (Geels & Schot, 2007).

La Figure 5 représente la manière dont les trois niveaux interagissent entre eux. Chaque transition est unique, cependant, un certain schéma type peut être observé : les innovations de niche créent une dynamique interne, des changements au niveau du paysage exercent une pression sur le régime existant, et la déstabilisation du régime forme des fenêtres d'opportunité propices aux innovations de niche (Geels, 2011).

Dans le cas du système de mobilité actuel, le régime sociotechnique comprend notamment l'ensemble des acteurs et actrices de l'industrie automobile actuelle, tel que les entreprises de construction et les fournisseurs de matériaux, les différentes règles qui régissent la conception et l'usage des véhicules ainsi que toutes les industries de soutien (assurances, recyclage des véhicules, etc.) (Geels et al., 2012). Dans cette perspective, les alternatives à l'autosolisme exposées dans le chapitre ci-dessus peuvent être considérées comme des innovations de niche.

2.1.2. CONCEPTS

La mobilité est une notion polysémique qui revêt différentes acceptions selon les disciplines. Dans le cadre de ce travail, une approche issue de la géographie humaine sera mobilisée, considérant la mobilité comme le franchissement d'un espace géographique, impliquant une intention et une réalisation (Kaufmann, 2021). Ainsi, au-delà des aspects purement techniques liés à la mobilité, cette étude prendra également en compte les imaginaires, les pratiques et les infrastructures pour obtenir une compréhension globale des mobilités quotidiennes (Milbourne & Kitchen, 2014).

Quatre types de mobilité spatiale sont distinguées par Gallez et Kaufmann (2009) selon la durée et la portée des déplacements (Tableau 1). Dans ce travail, nous nous intéresserons à la mobilité quotidienne, qui renvoie donc à des déplacements effectués sur une temporalité courte, à l'intérieur d'un bassin de vie.

	TEMPORALITÉ COURTE	TEMPORALITÉ LONGUE
INTERNE À UN BASSIN DE VIE	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
EXTERNE À UN BASSIN DE VIE	Tourisme / Voyage	Migrations

Tableau 1 : Les quatre types de mobilité spatiale selon Gallez et Kaufmann (2009)

2.1.3. OBJECTIFS ET HYPOTHÈSES

Cette recherche poursuit plusieurs objectifs. D'une part, il s'agit d'offrir une connaissance plus fine des pratiques de mobilité des habitant·es d'un territoire rural spécifique comblant ainsi les lacunes statistiques en la matière au niveau fédéral dues à la faible densité du terrain d'étude. D'autre part, l'étude vise à explorer les solutions envisageables pour changer les pratiques de mobilité dans les F.-M. de manière à les rendre compatibles avec les objectifs climatiques suisses ainsi qu'à évaluer leur faisabilité au regard des spécificités locales.

Les hypothèses guidant ce travail sont les suivantes :

1. Les déplacements quotidiens au sein du territoire franc-montagnard sont majoritairement contraints par l'automobile, du fait d'un manque d'offres alternatives adaptées.
2. Les représentations sociales et les habitudes constituent un frein majeur à l'adoption de modes de déplacement plus durables, même lorsque des alternatives existent.
3. La mise en place d'un mélange de solutions, combinant développement de l'offre de solutions alternatives aux TIM, incitations économiques et campagnes de sensibilisation, peut favoriser une réduction de l'usage des TIM dans les F.-M.
4. Le Parc du Doubs, bien qu'encore peu impliqué dans le domaine de la mobilité, a un rôle central à jouer dans la transition vers des mobilités plus durables dans la région des F.-M., notamment par la coordination territoriale, la sensibilisation et le soutien à l'innovation locale.

2.2. MÉTHODOLOGIE

Mené dans le cadre d'un stage de cinq mois au sein du Parc naturel régional du Doubs, ce travail se concentre sur l'étude d'un territoire spécifique : le district des F.-M., dans le canton du Jura. Absente de son ancienne Convention-programme (2020-24), le document opérationnel qui guide les actions pluriannuelles du Parc, celui-ci se dote d'une compétence mobilité dès 2025. Ce stage apporte un ancrage territorial à cette recherche, ainsi qu'une certaine légitimité bienvenue pour aborder les questions de mobilité auprès de la population (Brignola & Aly-Béril, 2024). Le terrain d'étude comprend douze communes (Lajoux, Le Bémont, Le Noirmont, Les Bois, Les Breuleux, Les Enfers, Les Genevez, Montfaucon, Muriaux, Saignelégier, Soubey, St-Brais), toutes considérées par la nomenclature de l'OFS comme des « communes rurales sans caractères urbain » (OFS, 2020).

Selon Yin (2009), l'étude d'un cas spécifique permet d'étudier un phénomène contemporain en profondeur et dans son contexte. Cette méthode permet de comprendre les spécificités d'un territoire et de proposer des solutions pertinentes au Parc. Elle comporte cependant le défaut de rendre les résultats de l'étude difficilement généralisables.

Afin de tester les hypothèses formulées, cette recherche mobilise une approche mixte, combinant méthodes qualitatives et quantitatives, dans l'objectif d'obtenir une compréhension fine des dynamiques de mobilité dans le district des F.-M., tout en évaluant l'efficacité et la pertinence des solutions envisagées.

- **Enquête par questionnaire** : Menée auprès d'un échantillon représentatif de la population, cette méthode permettra de recueillir des données quantitatives sur les pratiques et les représentations liées à la mobilité des habitant·es, comblant ainsi le manque de représentativité des données disponibles à l'échelle fédérale.
- **Entretiens semi-directifs** : Recommandés par le Cerema (2016) dans son guide pour effectuer des plans de mobilité en milieu rural, les entretiens permettent de cerner certains problèmes de mobilité qui ne seraient pas identifiables avec une approche purement statistique. L'expérience des spécialistes interrogés (techniciens en charge de la mobilité, représentants des collectivités, transporteurs, associations) permettra d'approfondir la compréhension des dynamiques locales, des leviers et des obstacles à la transition vers une mobilité plus durable. La multiplication des entretiens permet d'obtenir des points de vue différents mais également des avis qui se recoupent, tendant vers une vision juste des événements et des faits (Pinson & Sala Pala, 2007).
- **Exploitation de données existantes** : Certaines données existantes, disponibles à une échelle cantonale ou fédérale, seront analysées.

Les données collectées seront analysées en mobilisant différents outils :

- **Analyse statistique** : Les résultats des questionnaires seront analysés via des outils statistiques afin d'identifier les tendances et corrélations entre variables. Certaines données existantes feront également l'objet d'analyses statistiques.
- **Analyse qualitative thématique** : Les entretiens seront traités à l'aide d'une analyse thématique afin de faire émerger les représentations des différent·es acteur·rices ainsi que les freins et potentiels pour développer des mobilités plus durables dans les F.-M.
- **Cartographie des flux de mobilité** : Différentes dynamiques spatiales seront cartographiées afin de visualiser les axes prioritaires d'intervention.

Sur la base de cette vision multidimensionnelle des mobilités quotidiennes dans les F.-M., des recommandations adaptées aux réalités locales pourront être formulées à l'attention du Parc naturel régional du Doubs, en se focalisant sur les mesures pouvant être mises en œuvre sur le court terme (3 à 4 ans pour rester dans la Convention-programme actuelle).

3^{ÈME} PARTIE – ANALYSE

Dans cette troisième partie, les résultats des analyses effectuées seront présentés par thématique (territoire, population, freins et leviers d’actions à une mobilité durable, accompagnement au changement de pratique, puis gouvernance).

3.1. PRÉSENTATION DES DONNÉES UTILISÉES

Les principales données utilisées dans cette partie sont issues de l’enquête par questionnaire et des entretiens semi-directifs. Toutefois, certaines données existantes, disponibles en ligne sur les portails cantonaux ou fédéraux, ont parfois également été mobilisées. Celles-ci ne sont pas présentées ici, mais sont référencées dans la bibliographie.

3.1.1. ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE

L’enquête par questionnaire s’est étendue du 29 mars au 20 avril 2025. Le formulaire en ligne a été créé à l’aide du logiciel ArcGIS Survey123. L’enquête a été diffusée au moyen de différents canaux : la newsletter du Parc du Doubs (environ 1’550 abonné·es), des posts sur les réseaux sociaux (personnels et via le compte du Parc du Doubs), une cinquantaine d’affiches au format A5 (voire Annexe I) apposées dans des lieux fréquentés du district (principaux commerces, cafés, restaurants et stations-services) ainsi qu’une annonce publiée dans l’édition tous-ménages du journal local, le Franc-Montagnard, le 10 avril. Une courte animation visuelle a également été diffusée dans les bus circulant aux F.-M. du 1^{er} au 20 avril. Pour atteindre également un public moins à l’aise avec les nouvelles technologies, un formulaire papier a été mis à disposition dans les bureaux du Parc du Doubs, au Café du Soleil à Saignelégier, au Tea-Room au Noirmont ainsi que par le biais de réseaux personnels. Offert par le Parc du Doubs, un panier gourmand d’une valeur de 100.- a été mis au concours pour encourager la population à participer. Les formulaires remplis sur papier ont ensuite été enregistrés manuellement sur la plateforme en ligne. Un graphique disponible en Annexe II représente le nombre de réponses en ligne enregistrées en fonction des stratégies de communication déployées. Suite à la newsletter du Parc du Doubs, le Franc-Montagnard et le Quotidien Jurassien ont écrit un article sur le sujet (Annexe III), ce qui montre un certain intérêt de la problématique et a permis également d’obtenir davantage de réponses au questionnaire.

Le questionnaire comprenait quatre parties distinctes : la première portait sur les caractéristiques sociodémographiques des répondant·es, la deuxième sur leur équipement en

termes de mobilité, la troisième était centrée sur leurs pratiques de déplacement, et la dernière recueillait leurs opinions personnelles relatives à la mobilité. Un exemplaire du questionnaire papier est disponible en Annexe IV.

Au final, 375 personnes ont participé à l'enquête, ce qui représente 4,17 % de la population âgée de plus de 14 ans et permet d'avoir un échantillon représentatif avec un niveau de confiance à 95 % (F. Masse, communication personnelle, 26 mars 2025).

L'échantillon comporte une surreprésentation de femmes (64 % des répondant·es) et de jeunes, notamment de la tranche des 20 à 24 ans (13 % de l'échantillon, 7 % de la population franc-montagnarde). Des personnes habitant dans chacune des communes ont répondu à l'enquête, avec la plus petite participation à Soubey (deux réponses enregistrées). La commune de Saignelégier est nettement surreprésentée (+ 12 %), ainsi que celle de Montfaucon (+ 6 %). Les communes sous-représentées sont principalement Les Bois (- 7 %), Le Noirmont (- 5 %) ainsi que Lajoux (- 4 %) et Les Genevez (- 3 %).

3.1.2. ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Dix entretiens semi-directifs ont été menés avec des spécialistes de la mobilité sur le territoire étudié. Il s'agit des personnes suivantes :

- David Asséo, Délégué aux transports du Canton du Jura et Chef de la Section mobilités et transports du Service du développement territorial
- Arnaud Brahier, Collaborateur scientifique en charge du Plan Climat Jurassien
- Christine Chavannes, Conseillère communale à St-Brais
- Pierre Comte, planificateur d'offres et Key Account Manager chez CarPostal
- Roberto Cortesi, Conseiller communal à Lajoux
- Pierre-Arnauld Fug, Président de la section jurassienne du TCS
- Athanase Kanimba, Conseiller communal aux Bois
- Valère Lovis, Président de la section jurassienne de l'ATE
- Serge Parrat, Conseiller communal à Saignelégier
- Matthieu Pin, Conseiller communal aux Breuleux

D'une durée moyenne d'une heure, les échanges ont principalement porté sur les pratiques et enjeux actuels en termes de mobilité dans le district, les pistes et leviers d'action pour rendre ces mobilités plus durables ainsi que sur des notions de gouvernance. Le guide d'entretien et la grille d'analyse sont disponibles respectivement en Annexes V et VI.

3.2. TERRITOIRE

Un diagnostic territorial est une phase préalable indispensable à toute étude de mobilité. Il comprend généralement des données sur le territoire (géographie et dynamique du territoire), sur sa population (taux d'actif·ves, de retraité·es, de chômage, répartition par classe d'âge, par catégorie socio-professionnelle, évolution démographique), sur les territoires voisins, sur les documents de planification ainsi que sur les mobilités (Limousin & Voisin, 2014).

Ce diagnostic se base sur des données existantes, notamment les informations et statistiques relayées par le Canton du Jura sur son site internet, ainsi que sur les résultats de l'enquête par questionnaire.

3.2.1. GÉOGRAPHIE ET DYNAMIQUE DU TERRITOIRE

Les F.-M. constituent l'un des trois districts du Canton du Jura, avec le district de Delémont et celui de Porrentruy. D'une surface d'environ 20'000 ha, allant de 442 m à 1'178 m d'altitude, les F.-M. se situent à l'intersection entre différentes villes : La Chaux-de-Fonds, Bienne, Delémont, Porrentruy et

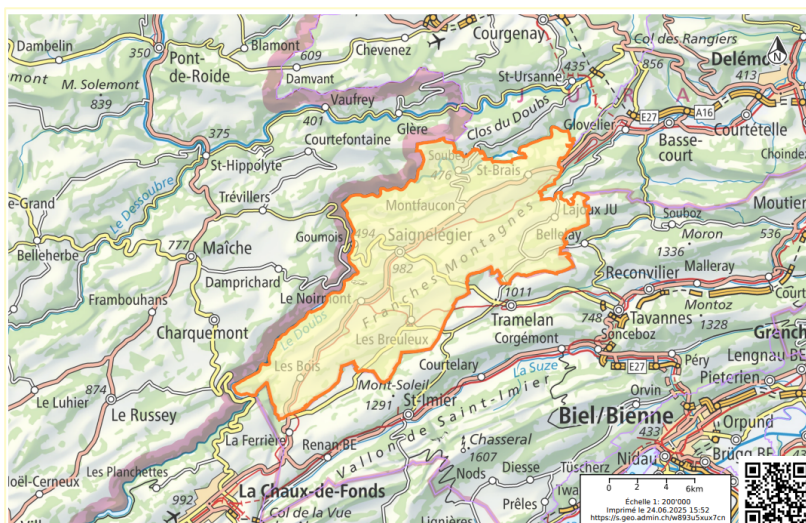


Figure 6 : Situation géographique du district des Franches-Montagnes
(Source : Office fédéral de topographie swisstopo, 2025a)

Maïche de l'autre côté de la frontière (Office fédéral de topographie swisstopo, 2025a). Ainsi, le district partage des frontières avec la France, le Canton de Berne et le Canton de Neuchâtel.

Les F.-M. sont notamment connues pour leurs paysages typiques de la chaîne du Jura, avec un territoire ondulé, des pâturages boisés et des zones de tourbières, parfois exceptionnelles comme en atteste la réserve naturelle de l'Étang de la Gruère, site phare de la région, classé comme site d'importance nationale dans pas moins de cinq inventaires fédéraux en lien avec la protection de la nature et du paysage (République et Canton du Jura, 2025c). C'est ainsi qu'environ un cinquième du territoire est protégé par l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP 1006 Vallée du Doubs et IFP 1008 Franches-Montagnes) (OFEV, 2017).

Caractérisé par sa faible densité de population – environ 53 habitants par km² en 2023, alors que la moyenne suisse se situe autour 220 habitants au km² (OFS, 2023) – et son habitat dispersé, ce territoire connaît un certain attrait touristique, notamment pour la randonnée, le cyclisme et la pratique équestre en été – la seule race de cheval originaire de Suisse est le Franche-Montagnes – et celle du ski de fond en hiver (Jura Tourisme, s. d.).

Comme dit plus haut, les F.-M. comprennent douze communes, toutes considérées comme « rurales sans caractère urbain ». Cependant, en prenant en compte la densité, la taille et le niveau d'accessibilité de ces communes, certaines distinctions apparaissent : Le Noirmont et Saignelégier sont définies en tant que communes d'un centre rural ; Les Breuleux, Lajoux et Les Genevez sont des communes rurales en situation centrale et les sept communes restantes sont classées en tant que communes rurales périphériques (Le Bémont, Les Bois, Les Enfers, Montfaucon, Muriaux, Soubey, St-Brais) (OFS, 2020). En ajoutant les critères socio-économiques à cette classification, Les Genevez, Lajoux et Les Breuleux restent dans la même catégorie (« Commune rurale industrielle en situation centrale »), Saignelégier et Le Noirmont aussi (« Commune industrielle d'un centre rural »), mais Les Bois se séparent du dernier groupe (« Commune rurale mixte périphérique » vs « Commune rurale agricole périphérique ») (OFS, 2020).

Le PDCn identifie un pôle régional dans les F.-M. avec Saignelégier comme cœur de pôle ainsi que Les Breuleux et Le Noirmont désignées en tant que communes satellites. La grande majorité de la croissance de population prévue est concentrée dans ce pôle régional (+ 750 hab. entre 2015 et 2030). Le Plan directeur régional (PDR) précise la répartition entre les trois communes : Saignelégier absorbe 43 % (290 hab.), Le Noirmont 31 % (209 hab.) et Les Breuleux 26 % (176 hab.). Dans le PDCn, Les Bois sont identifiés en tant que pôle industriel relais; une croissance de population d'environ 80 habitants est prévue. L'augmentation des emplois est également prévue majoritairement dans les pôles régionaux (80 %), puis dans les pôles industriels relais (15 %).

Dans le diagnostic de la Conception directrice des TP, les principaux équipements sont identifiés comme étant répartis entre Le Noirmont, Saignelégier et Les Breuleux. Certains équipements ne se trouvent toutefois qu'à l'extérieur du district (hôpital, formation, etc.) (RR&A et al., 2016).

3.2.2. DÉMOGRAPHIE

Au 31 décembre 2024, 10'470 habitant·es des F.-M. étaient recensé·es. Caractéristique du phénomène de vieillissement de la population, la pyramide des âges dans les F.-M. présente un rétrécissement à sa base et un élargissement vers le haut, traduisant une baisse de la natalité ainsi qu'un allongement de l'espérance de vie (Radio Télévision Suisse [RTS], 2017). L'âge médian se situe autour de

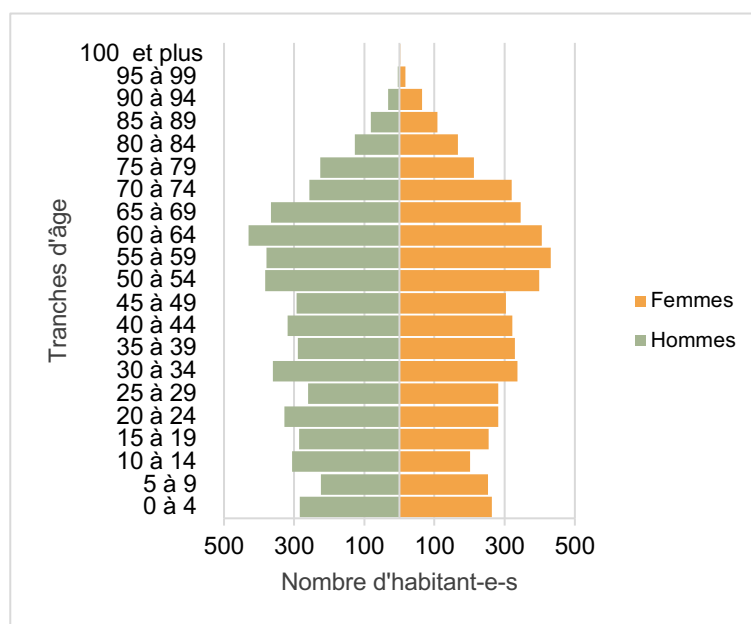


Figure 7 : Pyramide des âges des Franches-Montagnes au 31 décembre 2023 (Source des données : République et Canton du Jura, 2025b)

45 ans. Par rapport au niveau national, les personnes de 65 ans et plus sont surreprésentées (19.3 % à l'échelle suisse, 22.4 % dans le Jura, et 22.1 % dans les F.-M.) (OFS, 2024 ; République et Canton du Jura, 2025b).

3.2.3. ÉCONOMIE

Faisant partie de l'Arc jurassien, le district connaît également un certain attrait économique. C'est notamment grâce à l'industrie horlogère que les F.-M. se sont faites connaître dès le XVIII^e siècle. Les paysans francs-montagnards d'alors se sont mis à fabriquer des montres et des pièces d'horlogerie durant les hivers, posant ainsi la pierre angulaire de l'horlogerie en Suisse. Certaines marques ont subsisté jusqu'à aujourd'hui, comme c'est le cas de la maison Baume et Mercier, établie à Genève, mais originaire du village des Bois (Fondation Horlogère, 2025). Cette tradition industrielle s'est transmise jusqu'à nos jours. Ainsi, fin 2023, environ 1'840 personnes ont traversé la frontière franco-suisse pour venir travailler dans les F.-M. (République et Canton du Jura, 2025e), ce qui représente une occupation d'environ 23 % des emplois. Les principaux points de passage routiers se situent à Goumois (environ 1'400 personnes) et à Biaufond (environ 2'440 frontalier·ères) (Hmamda et al., 2020).

En 2022, plus de la moitié des emplois dans les F.-M. sont issus du secteur secondaire (56 %; industries), un peu plus d'un tiers est lié au secteur tertiaire (services) et 9.5 % sont dans le

Fin 2024, le taux de chômage dans le Jura était de 4.9 %, alors que le taux suisse se situait autour de 2.8 %. Des différences importantes en fonction des districts sont toutefois observées : 5.3 % dans le district de Delémont, 5.4 % dans celui de Porrentruy et 2.6 % dans les F.-M (République et Canton du Jura, 2025d). Le district des F.-M. a donc un taux de chômage largement inférieur à celui des deux autres.

3.2.4.1. RÉSEAUX

Lignes de Train

- R36 Glovelier – Saignelégier – Le Noirmont – La Chaux-de-Fonds
- R37 Le Noirmont – Tavannes

Lignes de Bus

- N21 Tramlan – Saignelégier – Grougis
- N22 Tramlan – Glovelier – Bassecourt
- N23 Glovelier, ZAM – gare – Saignelégier
- 35 Reconvilier – Les Genevez – Glovelier (-Bassecourt)
- 41 Tavannes – Reconvilier – Bellelay – Lajoux JU – Les Genevez
- N2 St-Ursanne – Soubey – Saignelégier

Lignes de Noctambus

- N21 Tavannes – Tramlan – Saignelégier
- N22 Saignelégier – La Chaux-de-Fonds
- N23 Saignelégier – Les Genevez – Saulcy
- N2 Saignelégier – Les Pommerats

Pour ce qui est de la mobilité douce, la carte des itinéraires cyclables balisés disponible sur le géoportail cantonal (Figure 9) laisse entrevoir un manque de liaisons entre certaines localités. Les villages des Breuleux, de Saignelégier et du Noirmont paraissent relativement bien connectés entre eux. La commune des Bois est reliée au Noirmont, mais nécessite un détour qui rajoute du dénivelé. L'itinéraire entre Les Bois et Les Breuleux n'est pas balisé. Malgré la distance modérée et le faible dénivelé qui séparent Saignelégier de Montfaucon, aucune voie cyclable directe entre les deux villages n'existe. De même, en dépit d'un tronçon cyclable aux Genevez, la Courtine (Lajoux, Les Genevez, Fornet et Bellelay) est complètement déconnectée du reste des F.-M. Aucun itinéraire cyclable balisé ne descend jusqu'au bord du Doubs, que ce soit en direction de Biaufond, Goumois ou Soubey.

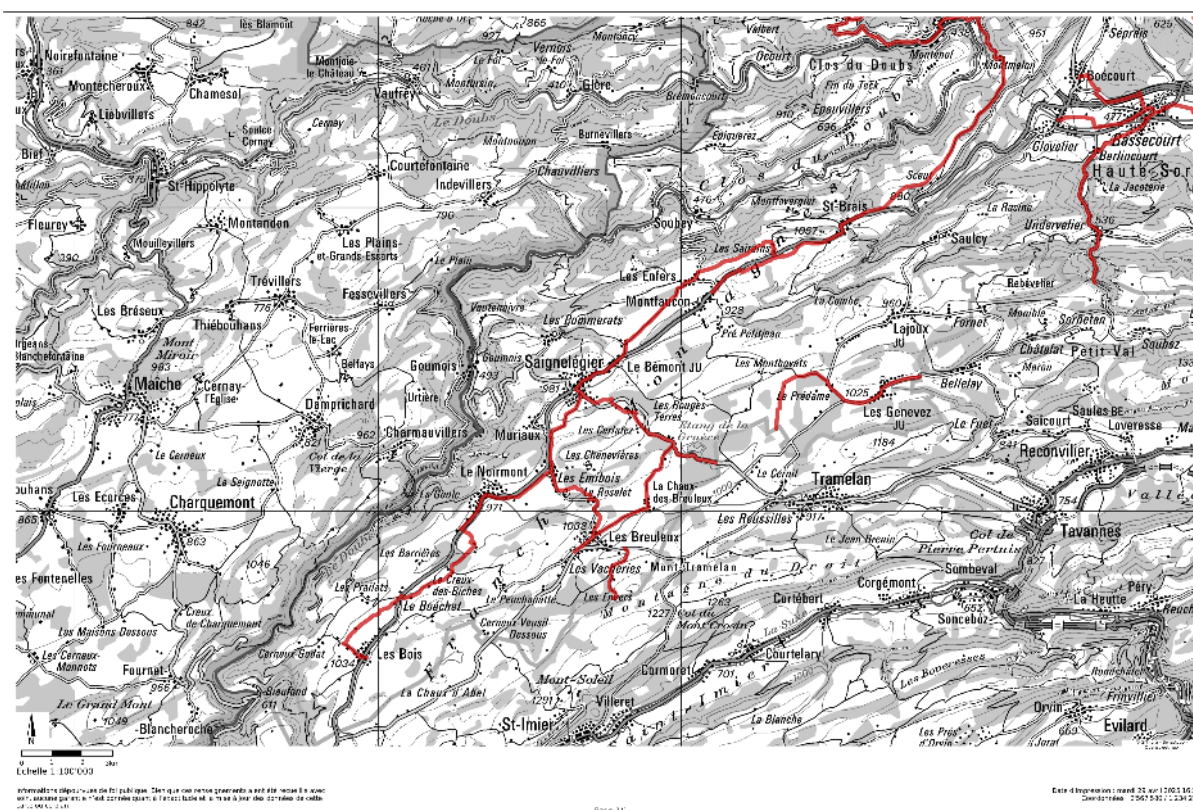


Figure 9 : Itinéraires cyclables balisés (Source : République et Canton du Jura, 2025f)

Cependant, il est possible que des itinéraires non balisés existent, notamment sur des petites routes de campagne. De plus, le PSIC prévoit de compléter ces itinéraires (Figure 10).

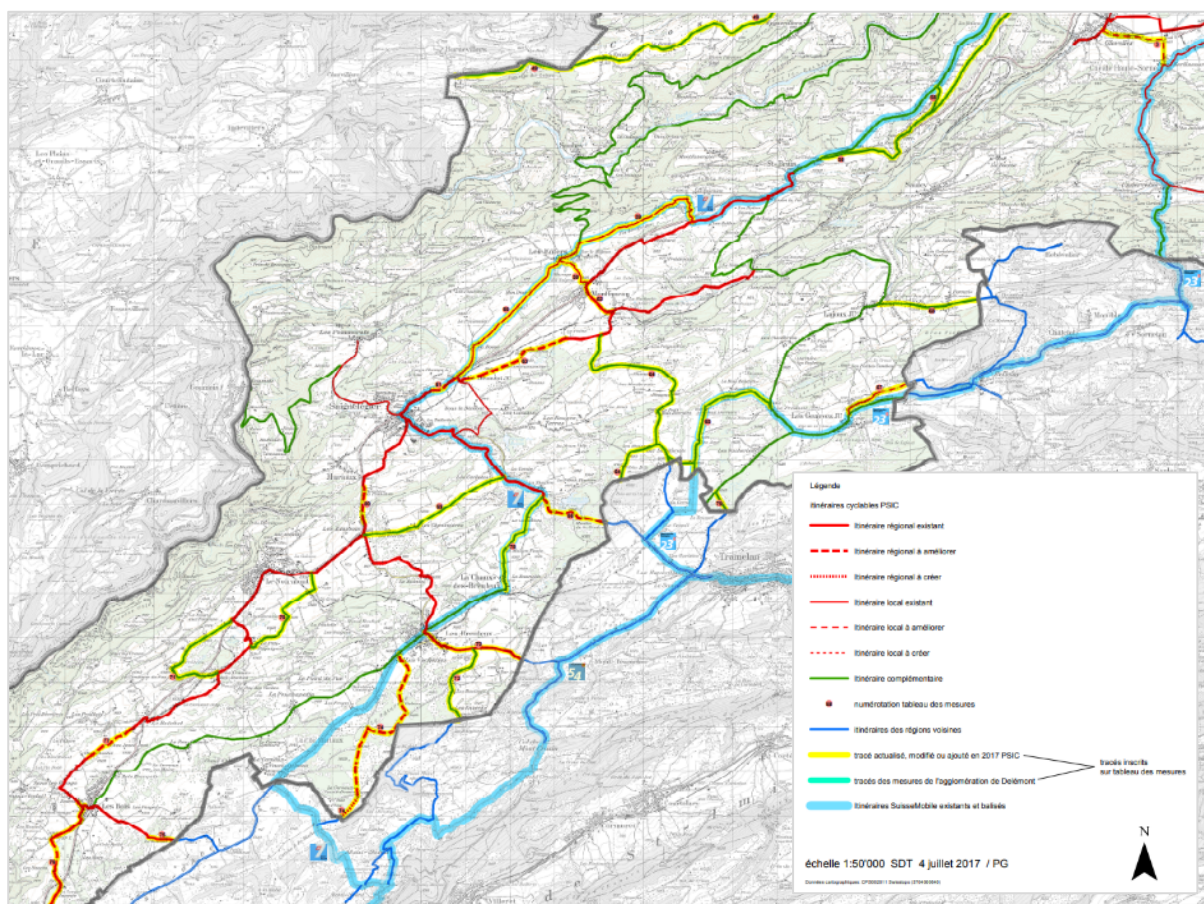


Figure 10 : Zoom sur les Franches-Montagnes de la carte de synthèse du Plan sectoriel des itinéraires cyclables (Source : République et Canton du Jura, 2017)

À l'échelle du district, le réseau des itinéraires piétons semble relativement dense (Figure 11). Toutefois, les chemins de randonnée pédestre entre localités sont principalement destinés aux loisirs (OFROU & Mobilité piétonne Suisse, 2019). Pour les déplacements quotidiens, les aménagements piétons à l'intérieur du milieu bâti semblent d'autant plus importants. Mobilité piétonne Suisse et l'OFROU (2019) déterminent que la qualité d'un cheminement piéton peut être appréciée en fonction de sa sécurité, son attractivité (itinéraire direct, environnement de qualité, etc.), sa connectivité (maillage fin du réseau) et son accessibilité pour tous·tes. Sans effectuer un diagnostic complet du réseau dans les F.-M., certains points problématiques peuvent être identifiés. À Saignelégier, par exemple, le principal chemin qui mène à la gare est fréquemment entravé par le stationnement de véhicules, obligeant les piéton·nes à se déporter sur la route (Figure 12). À proximité, un manque de traversée piétonne est également observable (Figure 13). Ce type de points problématiques dans le réseau piétonnier – trottoir exigu, traversée piétonne inadaptée – semble être commun aux différentes localités des F.-M.

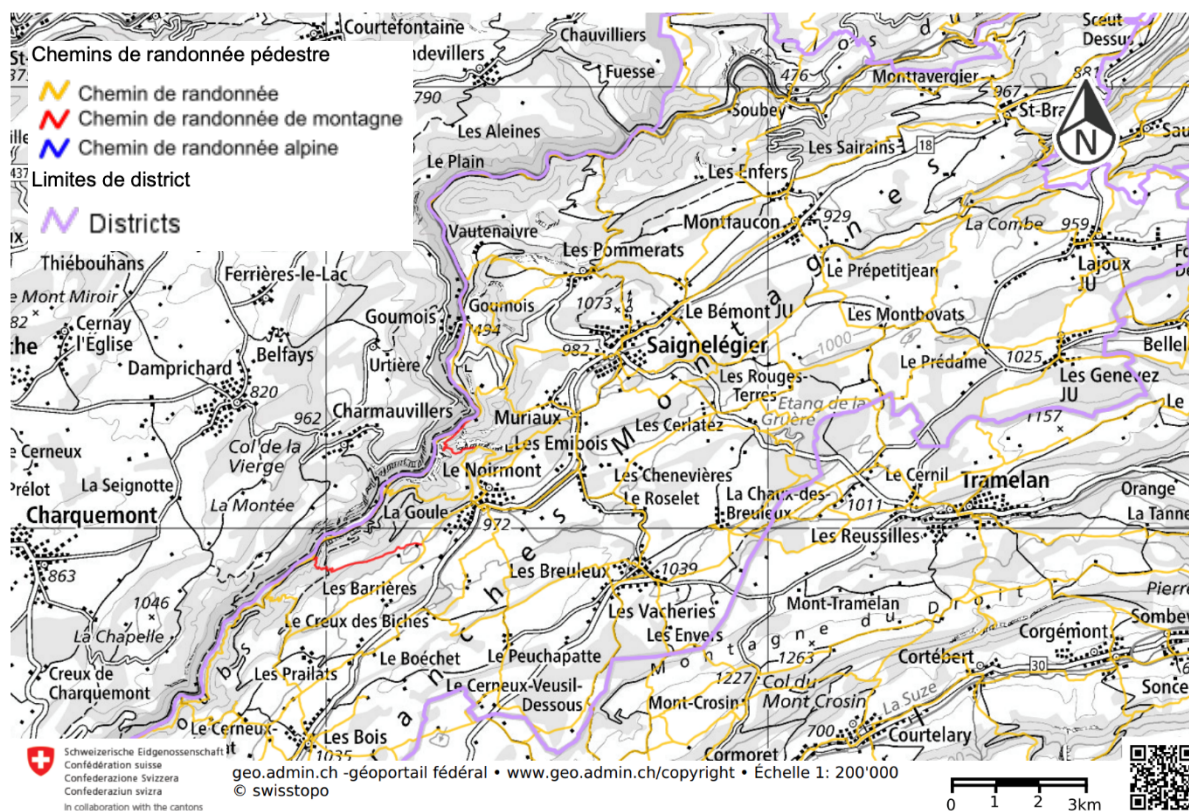


Figure 11 : Réseau des chemins de randonnée (Source : Office fédéral de topographie swisstopo, 2025b)



Figure 12 : Trottoir ponctuellement encombré par le stationnement de véhicules, Rue de la Gare, Saignelégier. © Gête, 2025



Figure 13 : Manque de traversée piétonne au centre du village, Saignelégier. © Gête, 2025

3.2.4.2. FLUX

La population jurassienne parcourt en moyenne 32,8 km par jour, dont près de 80 % en TIM. Le Tableau 2 expose la répartition de cette distance en fonction du motif de déplacement et du moyen de transport utilisé. Les loisirs constituent le motif de déplacement à l'origine du plus grand nombre de kilomètres (12.9 km / j.), suivis du travail (9.1 km / j.). Comme cité ci-haut, ce constat est identique au niveau suisse. La formation / l'école est le seul motif pour lequel les TIM sont moins utilisés qu'un autre moyen de transport, en l'occurrence les TP.

	TOUS LES MOYENS	MD	TIM	TP
TOUS LES MOTIFS	32.81	1.73	26.13	4.65
TRAVAIL	9.19	0.15	6.79	2.12
FORMATION, ÉCOLE	1.23	0.20	0.46	0.55
ACHATS	5.63	0.14	5.33	(0.14)
LOISIRS	12.88	1.15	10.12	1.59
ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE ET VOYAGE DE SERVICE	1.59	0.01	1.43	(0.02)
ACCOMPAGNEMENT	1.80	0.07	1.72	(0.01)
AUTRES (INCL. NE SAIT PAS / AUCUNE INDICATION)	0.49	0.02	(0.27)	(0.21)

Tableau 2 : Moyenne journalière du nombre de kilomètres parcourus selon le motif et le mode de déplacement dans le Jura (Adapté de : OFS & ARE, 2023a)

La carte du trafic routier (Figure 14) démontre que le principal axe routier fréquenté est la H18, entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier, avec un maximum d'environ 8'000 véhicules / jour ouvrable sur le tronçon entre Saignelégier et les Emibois, et une moyenne qui avoisine les 5'000 véhicules / jour ouvrable sur le reste du parcours (ARE, 2017d).

Au niveau du trafic voyageur·euses par rail, les segments les plus fréquentés sont : Le Noirmont – Les Bois (992 pers. / jour ouvrable), Les Bois – la Ferrière (971 pers. / jour ouvrable) et Saignelégier – Muriaux (938 pers. / jour ouvrable). Les flux entre Le Noirmont et Les Breuleux ainsi qu'entre Saignelégier et Montfaucon sont d'importance similaire (environ 500 pers. / jour ouvrable). Aux heures de pointe, la charge de trafic est également plus importante en direction de La Chaux-de-Fonds (ARE, 2017c).

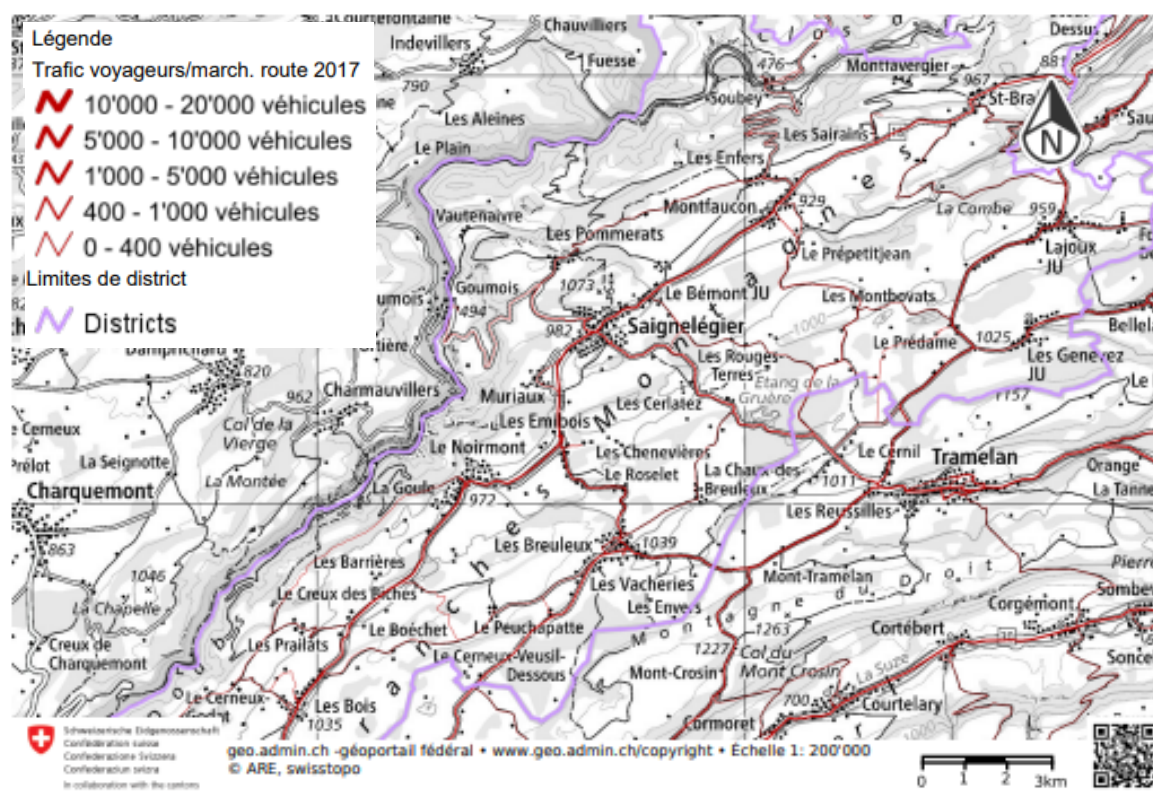


Figure 14 : Trafic routier (Source : ARE, 2017d)

À partir de données basées sur l'appariement de différents registres (statistique de la population et des ménages, registre AVS et statistique des entreprises) mené par l'OFS (2023), les principaux flux pendulaires ont pu être cartographiés (Figure 15 ; Figure 16 ; Figure 17 ; Figure 18). En triant ces flux par ordre de grandeur, l'importance du nombre de personnes travaillant et habitant dans la même commune ressort, notamment pour Saignelégier (600 personnes), Le Noirmont (460 personnes), Les Breuleux (240) et Les Bois (190). Ensuite, les principaux flux (au-delà de 50 pendulaires) sont les suivants :

- Les Bois → La Chaux-de-Fonds (146)
- Saignelégier → Le Noirmont (137)
- Le Noirmont → La Chaux-de-Fonds (123)
- Le Noirmont → Saignelégier (98)
- Les Breuleux → La Chaux-de-Fonds (86)
- Saignelégier → Les Breuleux (75)
- Saignelégier → La Chaux-de-Fonds (66)
- Les Breuleux → Saignelégier (64)
- Saignelégier → Delémont (59)
- Les Breuleux → Le Noirmont (57)
- Saignelégier → Tramelan (51)
- Les Bois → Le Noirmont (51)

Ces données démontrent l'importance des flux internes au territoire franc-montagnard, notamment entre Saignelégier, Les Breuleux et Le Noirmont, ainsi que l'attractivité de La Chaux-de-Fonds pour les emplois. Cela rejoint les constats dressés dans le diagnostic de la Conception directrice des TP (RR&A et al., 2016).

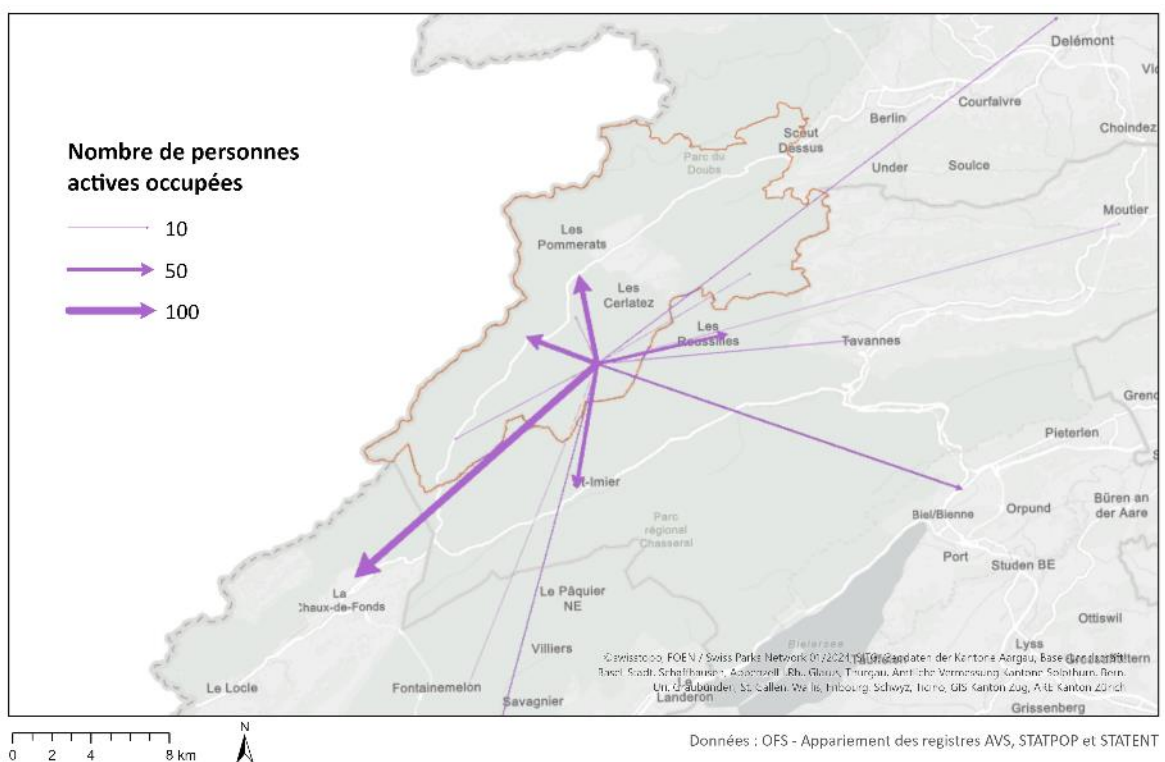


Figure 15 : Principaux flux pendulaires depuis la commune des Breuleux en 2020

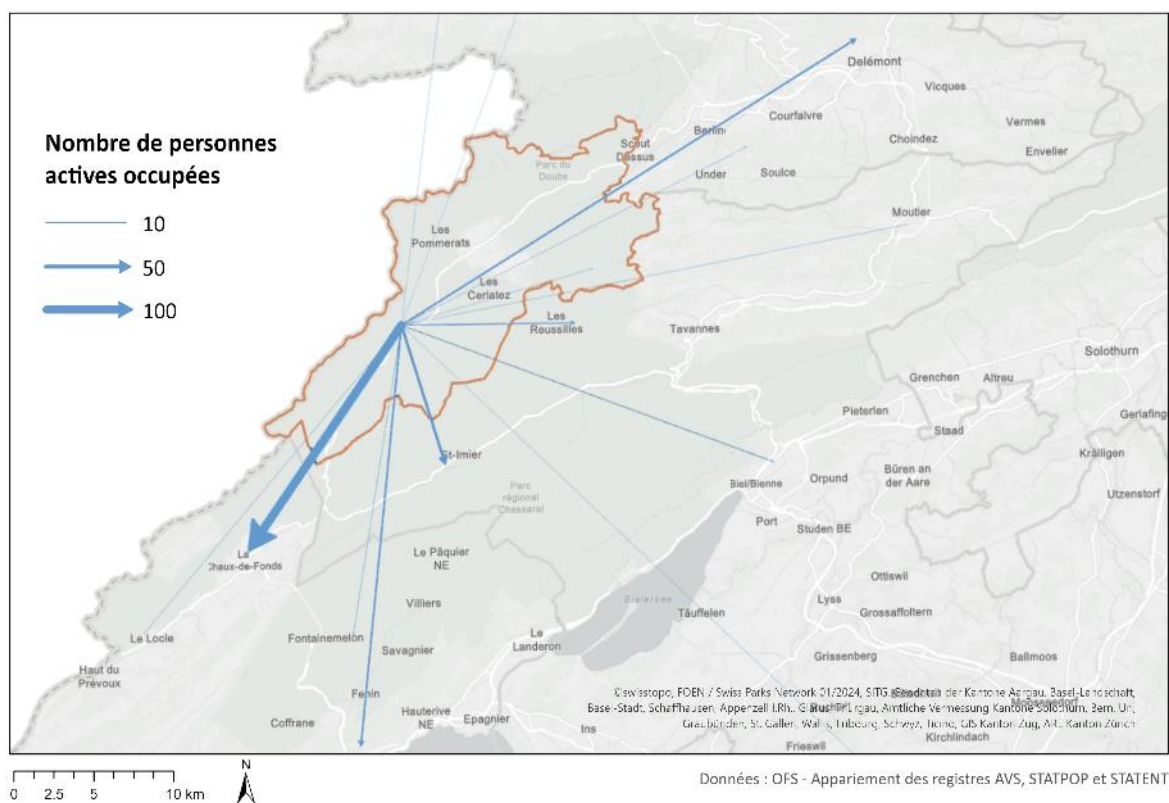


Figure 16 : Principaux flux pendulaires depuis la commune du Noirmont en 2020

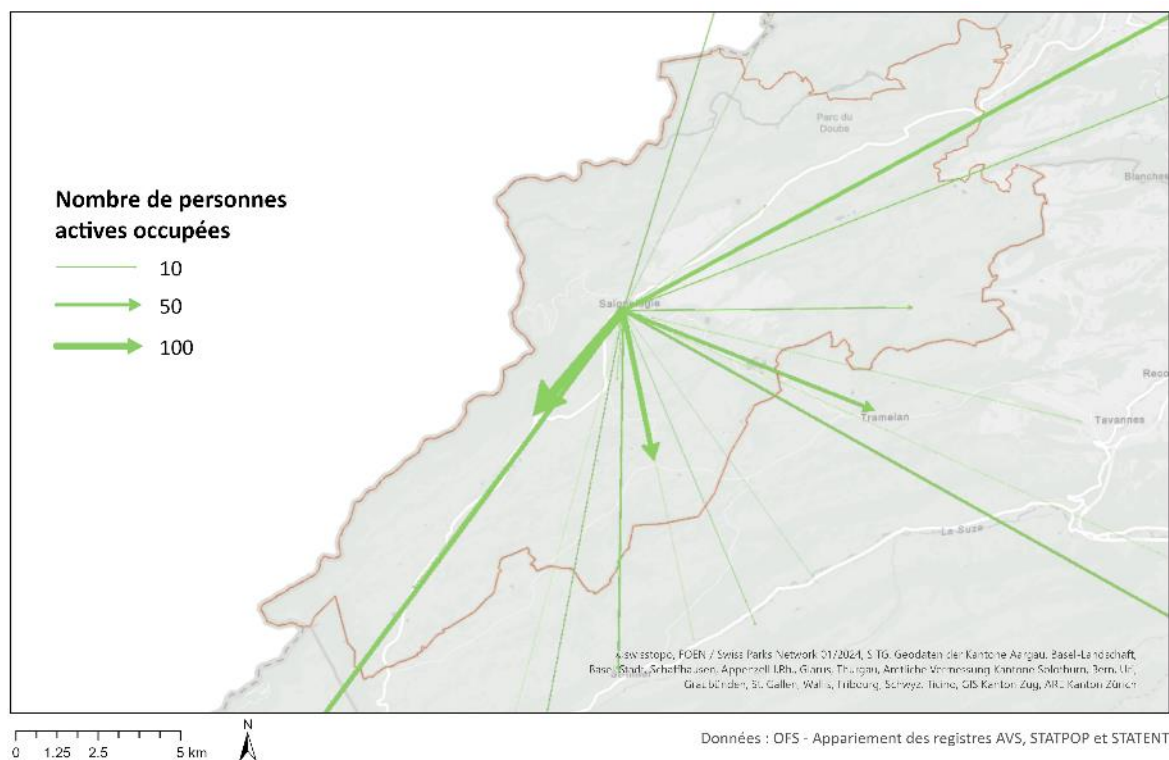


Figure 17 : Principaux flux pendulaires depuis la commune de Saignelégier en 2020

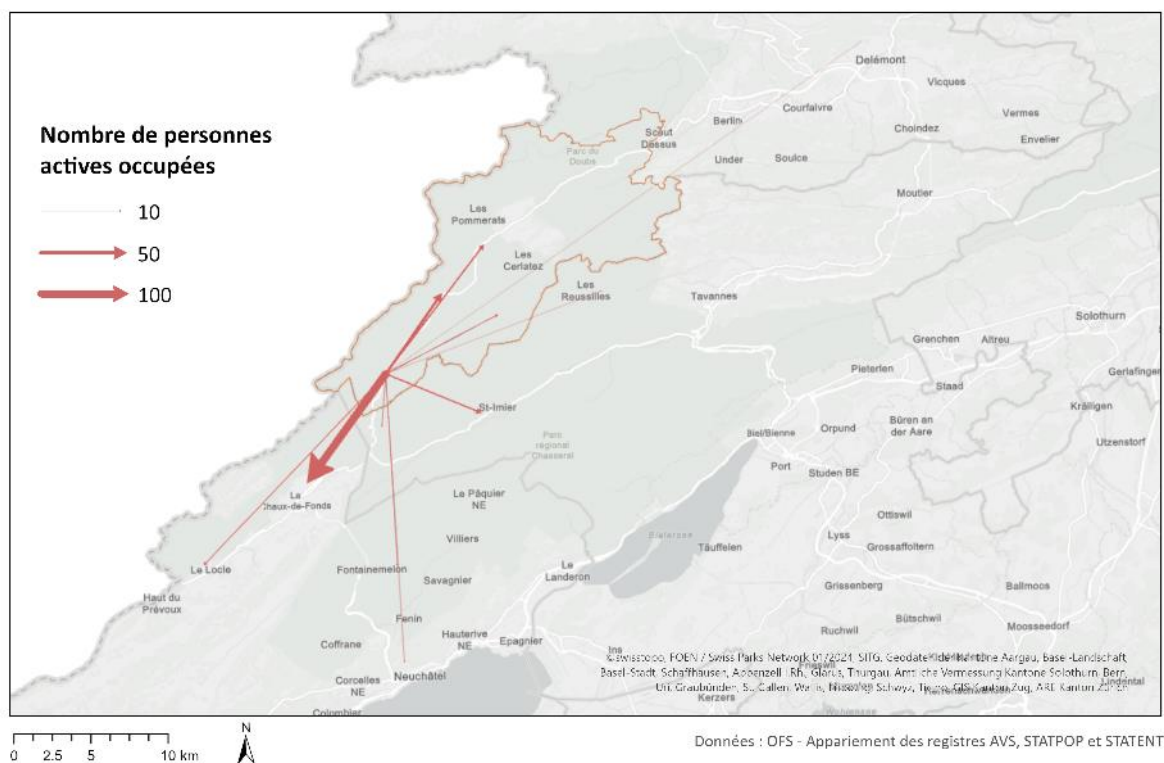


Figure 18 : Principaux flux pendulaires depuis la commune des Bois en 2020

Les autres flux de mobilité quotidienne – qu’ils soient liés aux activités d’achats ou de loisirs – n’ont pas été cartographiés en raison de l’absence de données en la matière et de la complexité pour recueillir ce genre d’information. La carte des établissements, qui comptabilise toute unité géographiquement distincte offrant des emplois, donne cependant une idée des principaux lieux attracteurs (Figure 19). Dans le district, Saignelégier possède la plus grande densité d’établissements. Les Breuleux, Le Noirmont et Les Bois ressortent également comme étant mieux pourvues. À l’extérieur des F.-M., les villes de La Chaux-de-Fonds, Bienne et Delémont possèdent clairement une densité supérieure d’établissements.

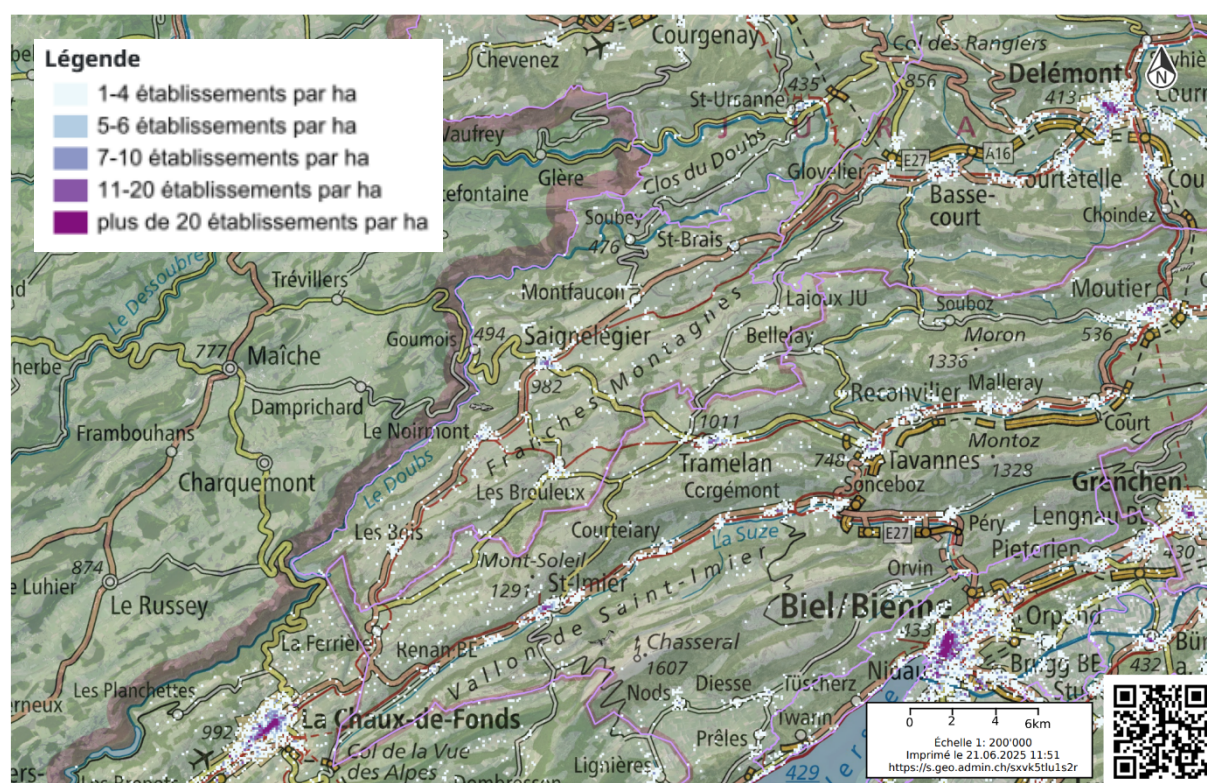


Figure 19 : Densité d’établissements sur le territoire (Source : OFS, 2022)

3.2.4.3. ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DU TERRITOIRE

L’indicateur du niveau de desserte par les TP de l’ARE, qui se base sur la catégorie d’arrêt, la cadence et la distance à l’arrêt, démontre que dans le district, seul le centre du village du Noirmont (dans un rayon de 300 m autour de la gare) peut être considéré comme étant bien desservi par les TP. Une desserte qualifiée de moyenne entoure les gares des Emibois, de Muriaux et de Saignelégier (rayon de 300 m également) ainsi que le noyau du Noirmont (entre 300 et 500 m de la gare). Le reste des arrêts des CJ offrent une desserte qualifiée par l’ARE de faible, ainsi que 10 arrêts de bus à la Courtine qui se trouvent à la fois sur la ligne 33 (Tramelan – Glovelier – Bassecourt) et 41 (Tavannes – Les Genevez). Le reste du territoire

En croisant cet indicateur avec la carte de concentration des emplois dans les différents villages, certains endroits plus problématiques ressortent. Au Noirmont, la clinique au nord-est du village et la zone industrielle à l'est mériteraient vraisemblablement une meilleure desserte en TP (Figure 20).

[illegible]

60

Aux Breuleux, les entreprises horlogères de Richard Mille et de Donzé Baume au Sud du Village amassent plus de 300 EPT et sont pourtant desservies par les TP de manière superflue (Figure 22).

Aux Genevez, une concentration importante d'emplois n'est pas non plus considérée comme étant desservie en TP (Figure 23). L'entreprise Novi SA notamment, succursale du Swatch Group, emploie environ 150 personnes (The Swatch Group Ltd, 2025).

La dernière commune où il y a des zones avec plus de 40 EPT non-desservies par les TP est Saignelégier (Figure 24). Le secteur au Sud-Est du village apparaît comme davantage problématique. Le Centre de Loisirs à l'Ouest et la zone industrielle à l'Est sont des lieux attractifs en termes d'emplois et se situent toutefois relativement loin de la gare, par rapport à la desserte de celle-ci.

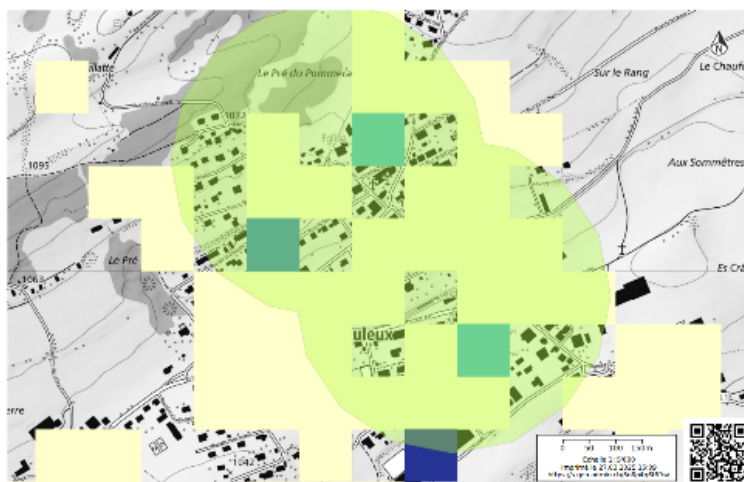


Figure 22 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Breuleux (source : OFS & ARE, 2022).



Figure 23 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Genevez (source : OFS & ARE, 2022).

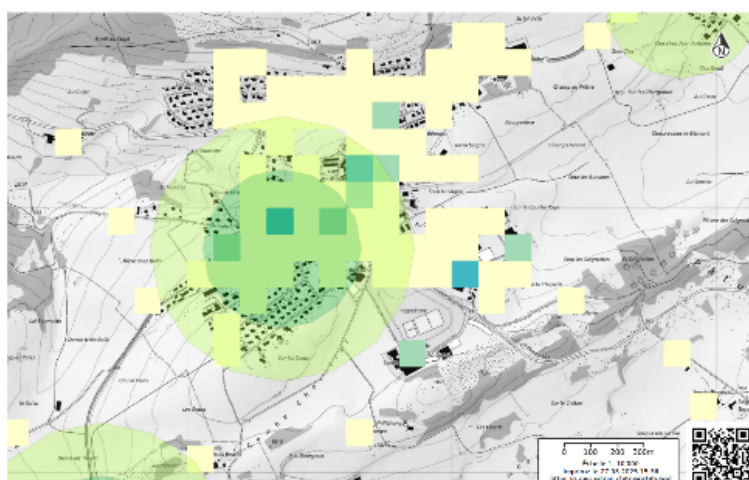


Figure 24 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare à Saignelégier (source : OFS & ARE, 2022).

Cet indicateur peut également être croisé avec la densité de population, bien que sa répartition soit un peu plus diffuse que celle des emplois. De grandes zones oranges apparaissent toutefois assez clairement à Montfaucon, aux Pommerats ainsi qu'autour de Saignelégier, des Breuleux et des Bois. Des taches moins conséquentes sont également visibles aux Enfers, à St-Brais, à Muriaux, à Soubey ainsi que dans une partie de Lajoux et des Genevez (Figure 25).

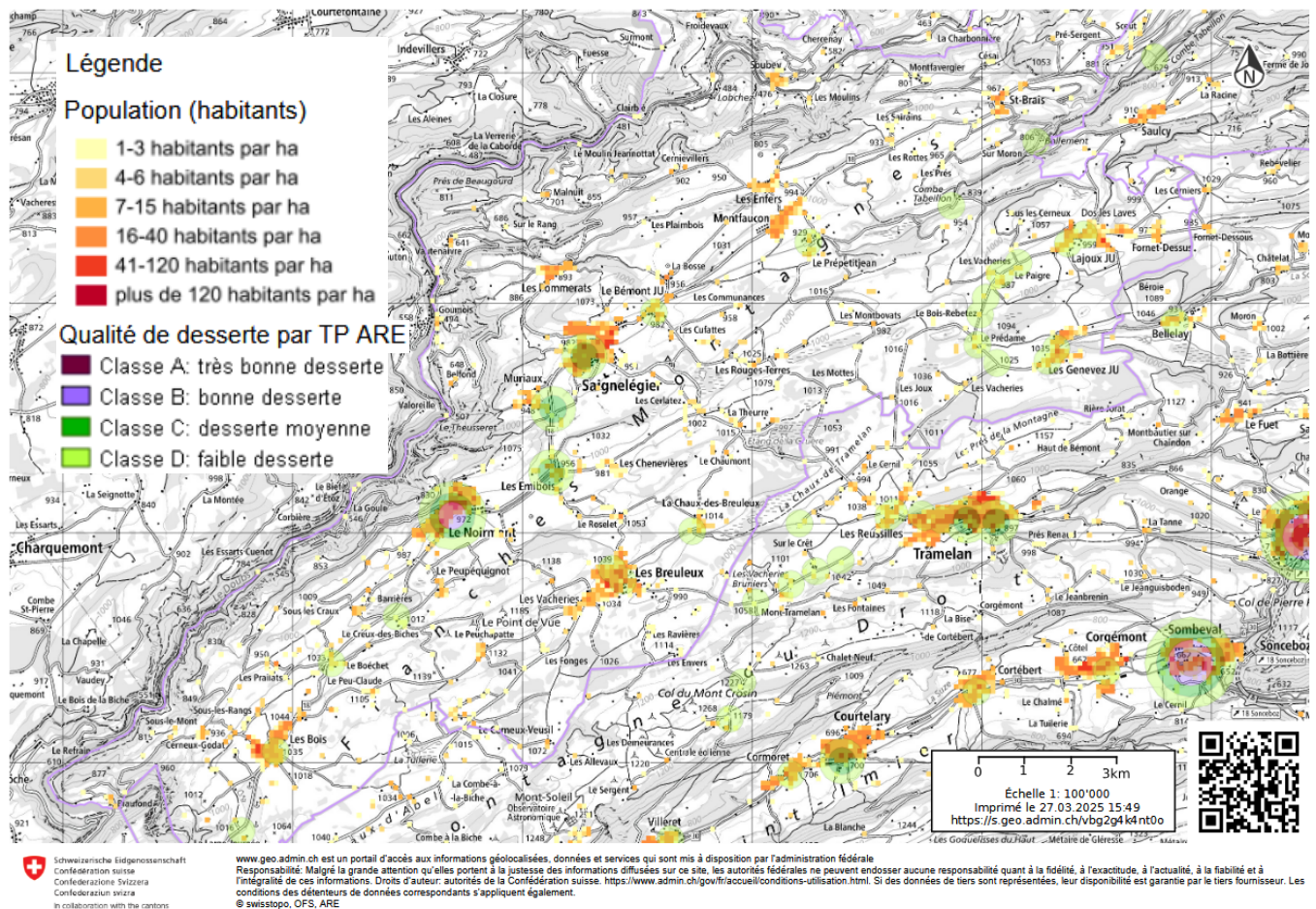


Figure 25 : Carte axée sur le district des Franches-Montagnes, qui croise l'accessibilité en TP et la densité de population (source : OFS & ARE, 2023b).

L'indice de la qualité de desserte en TP de l'ARE peut toutefois être discuté. Un rayon plus large pourrait notamment être utilisé si l'on considère que les personnes peuvent effectuer le trajet entre leur domicile ou leur travail et l'arrêt de TP le plus proche à vélo. Cela impliquerait également de prendre en compte le relief et la sinuosité des itinéraires cyclables pour rendre compte de l'accessibilité réelle en TP, en envisageant une mobilité intermodale TP – vélo.

La carte de l'ARE sur les temps de parcours vers les agglomérations et les communes-centres en TP démontre une situation privilégiée des communes situées sur la ligne de train entre Saignelégier et La Chaux-de-Fonds (Figure 27).

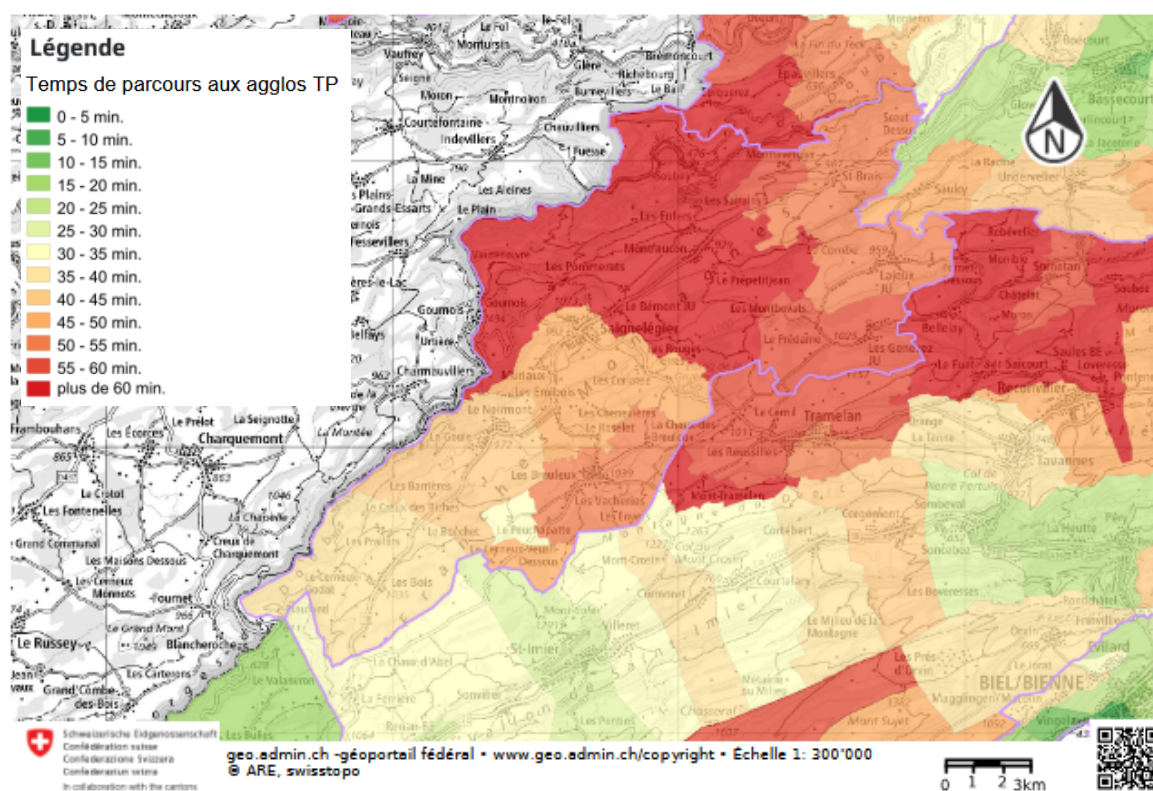


Figure 26 : Accessibilité du territoire en TP en fonction du temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres (Source : ARE, 2017a)

En comparaison, le temps de parcours aux agglomérations en TIM est largement plus court ; en général, deux fois moins de temps est nécessaire pour rejoindre une agglomération ou une commune-centre (Figure 27).

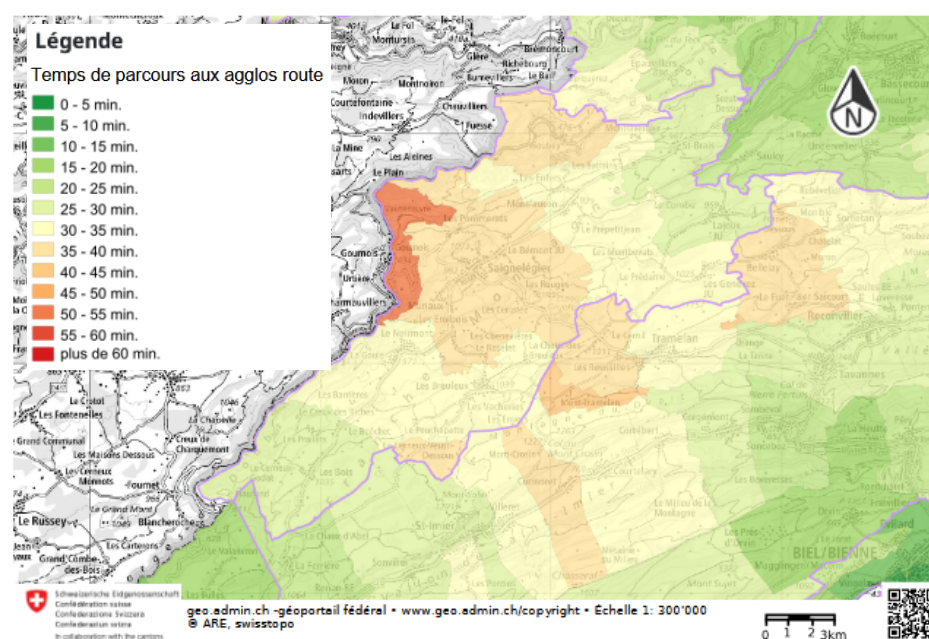


Figure 27 : Accessibilité du territoire en TIM en fonction du temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres (Source : ARE, 2017b)

3.2.4.4. OFFRES DE SERVICES À LA MOBILITÉ

Concernant l'offre de véhicules en libre-service, un réseau de VLS dans le Jura est en phase de mise en place. Ce projet est porté par l'association JuraCycles.ch, derrière laquelle se trouve notamment le magasin de vélo Joliat Cycles SA et la Fédération Jurassienne des Banques Raiffeisen (juracycles.ch, 2025). Une voiture Mobility en autopartage est également disponible à la gare du Noirmont (Figure 28). Le service est destiné aux employé·es de la commune ainsi qu'au reste de la population. Depuis 2021, la voiture a été réservée en moyenne 184 fois par an et a parcouru un peu plus de 10'780 km, ce qui représente une distance moyenne de 62 km par réservation. Un peu plus de 20% de ces distances ont été faites par des personnes travaillant à la commune. Propriété de la société coopérative Mobility, le véhicule coûte entre 8'000 et 10'000 CHF par an à la commune (J.-M. Paratte, communication personnelle, 19 mars 2025).



Figure 28 : Voiture Mobility disponible à la gare du Noirmont. © Gête, 2025

La ForgeÔvélo est le seul prestataire qui semble offrir des VLD dans le district. Le magasin propose des locations mensuelles de VTT, gravel, vélo enfant et remorques à moins de CHF 500.- par mois ainsi que des VTT électriques à CHF 800.- par mois (La ForgeÔvélo, 2025).

Aucune offre de TàD n'existe dans les F.-M. Plusieurs exemples existent dans les territoires urbains voisins. À Delémont, le PubliCar dessert sur réservation préalable les zones mal desservies en TP. Un supplément de CHF 2.- est demandé (CarPostal SA, 2025). En Ajoie, l'arrêt « Bure, Casernes » n'est desservi que sur demande préalable auprès du conducteur ou de la conductrice de bus, ou en activant un boîtier de commande situé à l'arrêt en question, au moins cinq minutes avant le passage habituel du véhicule (Mobiju, 2021). De même, les bus nocturnes en Ajoie partent à un horaire prédéfini de Porrentruy mais adaptent leur trajet en fonction des personnes à bord (Association du Noctambus Jurassien, 2025). À La Chaux-de-Fonds, le service de bus sur appel MobiCité fonctionne en complément horaire et spatial : il dessert 5 zones périphériques en soirée ainsi que le dimanche toute la journée. Il n'engendre aucun frais supplémentaire et peut être réservé au moyen d'une application dédiée (TransN, 2025).

Sept stations publiques pour recharger les voitures électriques existent dans le district. Elles sont réparties entre les localités de la manière suivante : deux se situent à Saignelégier, deux à Muriaux, deux au Noirmont et une au Boéchet (commune des Bois) (Office fédéral de l'énergie [OFEN], 2025).

Visant spécifiquement les trajets pendulaires transfrontaliers, le dispositif « Covoiturage de l'Arc Jurassien », qui existe depuis 2011, s'associe à des partenaires territoriaux (régions, parcs naturels régionaux, cantons, communautés de communes) et cherche principalement à atteindre les entreprises. Soutenu par l'Union européenne, le projet a permis de déployer près de 80 aires de covoiturage et deux outils de gestion du covoiturage, l'un à destination des entreprises et l'autre pour les covoitureur·euses. Selon leur site internet, le bilan est réjouissant : le covoiturage au sein des 70 entreprises participantes aurait doublé en 10 ans (Covoiturage Arc Jurassien, 2025). Sur le territoire étudié, trois entreprises participent au dispositif : Mercier SA aux Breuleux ainsi que Joseph Baume SA et Orolux SA au Noirmont.

Voisin du Parc du Doubs, le Parc régional Chasseral a développé en 2022 l'application « Eco-Pouce » pour développer le covoiturage spontané entre St-Imier et le Val-de-Ruz, un axe régional non desservi en transports publics. Le principe est simple : la personne souhaitant être véhiculée s'inscrit sur la plateforme, puis scanne le code QR à l'un des six arrêts de covoiturage préalablement défini. Elle a alors la possibilité de renseigner le numéro d'immatriculation de la voiture la prenant en charge et signale à la fin de son trajet qu'elle est bien arrivée. Cette application a pour objectif de sécuriser la pratique de l'autostop. Après deux ans d'exploitation, le bilan est mitigé : beaucoup de personnes se sont inscrites, mais il s'agissait principalement de conducteur·rices et non de passager·ères, malgré un effort conséquent de communication (T. Sciboz, communication personnelle, 20 février 2025).



Figure 29 : Premier véhicule faisant office de Bibliobus dans le Jura (Source : Bibliobus, 2025)

L'itinérance des services est présente dans les F.-M. sous plusieurs formes. Le Bibliobus est, comme son nom l'indique, un bus aménagé en bibliothèque qui se déplace depuis 1977 dans les villages jurassiens qui en sont dépourvus (Figure 29). Dans les F.-M., il passe une à deux fois par mois dans chaque village (Bibliobus, 2025). En ce qui concerne l'alimentation, plusieurs camionnettes sont spontanément présentes dans le district, telles que la poissonnerie ambulante « Saveurs Poissons Frais Jura », qui s'arrête une fois

par semaine à Saignelégier (Saveurs Poissons Frais Jura, 2025), le food truck « Oli's food » qui se déplace entre Saignelégier et Le Noirmont (Oli's Food Sàrl, 2025), ainsi que « Phenix Pizza » qui propose une fois par semaine ses pizzas à Montfaucon, à Lajoux et au Noirmont (Phenix Pizza, 2025). Au niveau culturel, le Cirque Chnopf offre un spectacle itinérant quelques jours par année depuis 1990, qui s'arrête à Lajoux (Verein Zirkus Chnopf, 2025). Certains événements éphémères sont également mobiles, tels que, récemment, le spectacle de contes patoisants en musique « Çtéeci pe Çtuli Derrièr LaGarr », qui s'est produit dans toutes les gares du district (LaCieduBoudu, 2025).

3.2.5. SYNTHÈSE

Le district des F.-M. se distingue par sa faible densité, ses paysages authentiques et une économie tournée vers l'industrie horlogère. Le territoire, largement rural, connaît une population vieillissante, une mobilité centrée sur la voiture individuelle, et une desserte en TP encore inégale. Si les pôles comme Saignelégier, Le Noirmont et Les Breuleux concentrent population et équipements, de nombreuses zones restent faiblement connectées, tant pour les déplacements quotidiens que pour l'accessibilité aux services. L'offre de mobilité alternative, bien que présente sous diverses formes (autopartage, covoiturage, itinérance des services), reste encore marginale. Ce diagnostic met en lumière les atouts du territoire, mais aussi les défis importants à relever pour réduire l'usage des TIM et favoriser une mobilité plus durable et inclusive.

3.3. POPULATION

S'appuyant principalement sur les résultats de l'enquête par questionnaire, cette partie s'intéresse à la population franc-montagnarde, et plus particulièrement à son équipement en termes de mobilité (situation instrumentale), à ses pratiques ainsi qu'à ses opinions en la matière.

3.3.1. SITUATION INSTRUMENTALE

Le taux de motorisation dans les F.-M. – soit le nombre de voitures de tourisme pour 1000 habitant-es – s'élève à 648 en 2024, alors que la moyenne jurassienne est autour de 608 et celle au niveau national descend même à 540 (République et Canton du Jura, 2025a).

Selon les résultats de l'enquête par questionnaire, la grande majorité des ménages possède une ou deux voitures (Figure 30). Parmi les personnes comptant une voiture ou plus au sein

de leur ménage, 75.2 % ont toujours une automobile à disposition, 23.5 % en ont une sur demande / accord au sein du ménage et 1.2 % n'en ont jamais à disposition.

91.2 % des répondant·es ont au moins un permis de conduire pour voiture et 7.5 % n'ont aucun permis de conduire (Figure 31). En utilisant le test du Chi2, qui permet notamment de mesurer l'indépendance entre deux variables catégorielles (DATAtab Team, 2025b), un lien de corrélation ressort entre le fait de posséder un permis de conduire pour voiture et le statut d'activité. Plus spécifiquement, une valeur p de 0.0012 est trouvée. Cela signifie qu'il y aurait 0.12 % de chance de tomber sur le même résultat, ou un résultat plus extrême encore, en ayant deux variables indépendantes l'une de l'autre. En-dessous d'un seuil de 0.5 %, il est communément considéré que les variables sont dépendantes l'une de l'autre (DATAtab Team, 2025a). Ainsi, moins d'apprenti·es que ce à quoi nous pourrions statistiquement nous attendre possèdent un permis de conduire pour voiture et, à l'inverse, davantage de salarié·es en ont. Aucune autre donnée personnelle (âge, genre, formation, localité de domicile, structure de ménage ou encore nombre d'enfants) ne semble être significativement corrélée avec la possession d'un permis de conduire pour voiture.

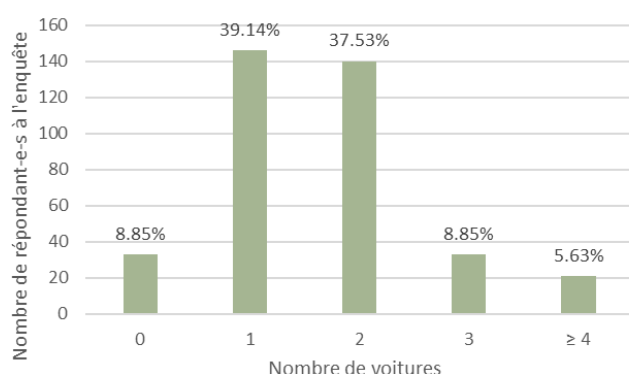


Figure 30 : Taux de motorisation des ménages

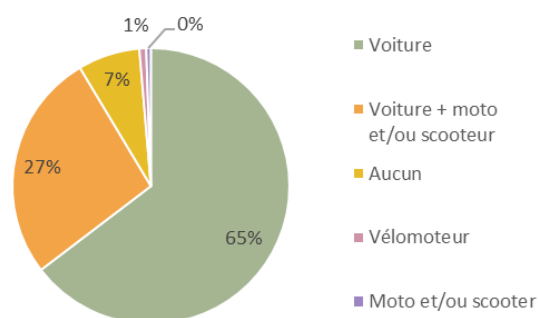


Figure 31 : Permis de conduire des répondant·es à l'enquête par questionnaire

Près d'une personne sur deux habitant aux F.-M. ne possède pas d'abonnement de TP (45.3 %) et dans une proportion relativement équivalente, 44 % des répondant·es ont au moins un abonnement demi-tarif. Ensuite, l'abonnement le plus courant est l'abonnement général (AG ; 8.8 % des répondant·es en possèdent un) (Figure 32). Un lien de dépendance ressort entre le fait de posséder un abonnement de TP et la localité de domicile de la population (valeur p de 0.04). La plus grande différence entre les effectifs statistiquement attendus et ceux observés se retrouve dans la localité des Pommerats : aucune des sept personnes ayant répondu à l'enquête n'a d'abonnement. Le statut d'activité (valeur p de 0.00071), le niveau de formation (valeur p de 0.00072) ainsi que la structure du ménage (valeur p de 0.00016) semblent

également associés à la possession d'un abonnement de TP. En particulier, les étudiant·es en détiennent davantage, tandis que les hommes / femmes au foyer en possèdent moins. Aucun lien significatif ne semble exister avec le genre ou l'âge.

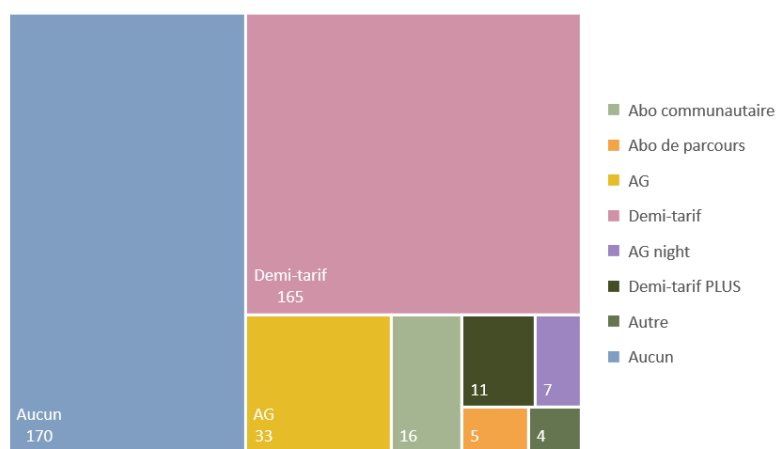


Figure 32 : Types d'abonnement de TP mentionnés dans l'enquête par questionnaire (N = 411)

Un peu plus de deux-tiers (67.3 %) des répondant·es actif·ves occupé·es ayant un abonnement de TP ne bénéficient d'aucune participation financière de leur employeur·euse pour acheter cet abonnement. 18.6 % jouissent d'une prise en charge totale de leur abonnement de la part de l'employeur·euse et 14.2 % d'une prise en charge partielle.

Dans les F.-M., le vélo conventionnel est le type de deux-roues à disposition des gens le plus fréquent : 45.9 % des répondant·es en possède un en état de fonctionnement. Près d'une personne sur quatre est en possession d'un VAE (24.8 %). Une part importante de la population ne dispose d'aucun deux-roues (30.7 %) (Figure 33).

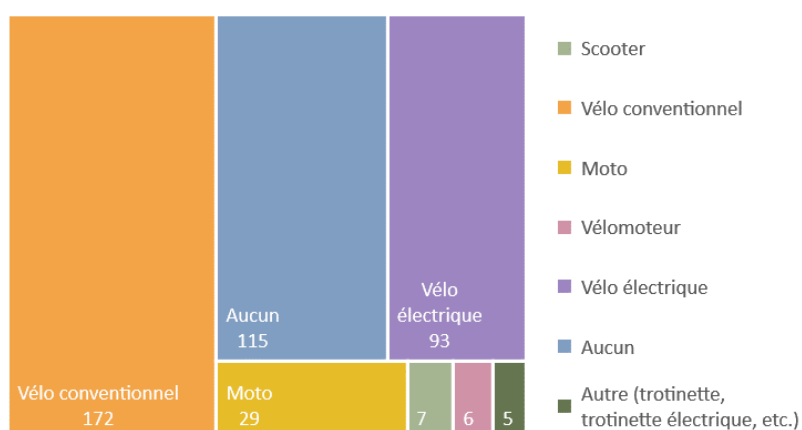


Figure 33 : Types de deux-roues à disposition des répondant·es à l'enquête par questionnaire (N = 427)

La très grande majorité (84 %) des personnes disposant d'une voiture stationnent leur véhicule sur une place privée ou réservée gratuite dans l'enceinte de leur domicile (Figure 34). Une majorité des personnes actives occupées (66 %) disposent également d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail ou d'étude. Toutefois, une part non négligeable ne dispose d'aucune place de parc pour garer une voiture sur leur lieu de travail ou d'étude (Figure 35).

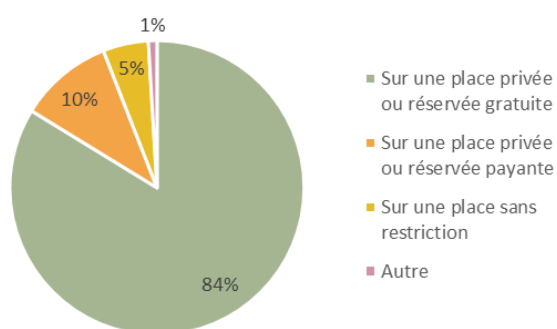


Figure 34 : Types de stationnement automobile dans l'enceinte du domicile (N = 320)

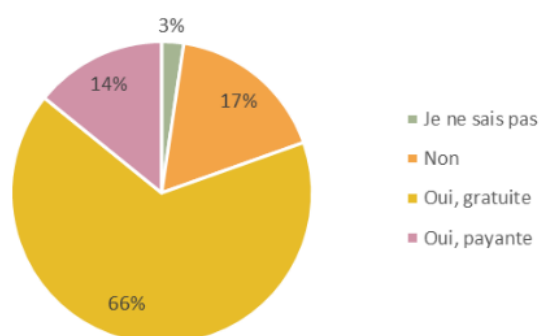


Figure 35 : Disponibilité d'une place de parc pour automobile sur le lieu de travail ou d'étude (N= 295)

94.1 % des répondant·es à l'enquête par questionnaire ont à disposition une place pour parquer un vélo dans l'enceinte de leur domicile. Celle-ci est généralement bien abritée, facile d'accès et protégée du vandalisme (Figure 36).

Trois quarts (75.7 %) des personnes actives occupées ont une place de stationnement pour vélo à disposition sur leur lieu de travail et / ou de formation. Elles considèrent cette place comme étant généralement facile d'accès, mais modérément abritée et rarement protégée du vandalisme (Figure 37). 6.7 % de cette population ne sait pas si une place pour vélo est disponible sur leur lieu de travail et / ou de formation.

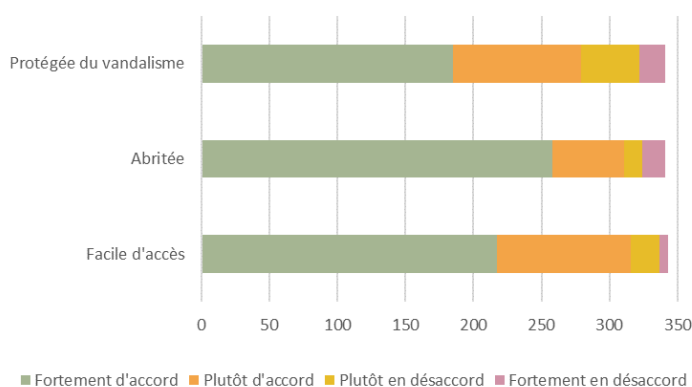


Figure 36 : Caractéristiques de la place de parc pour vélo dans l'enceinte du domicile (N = 341)

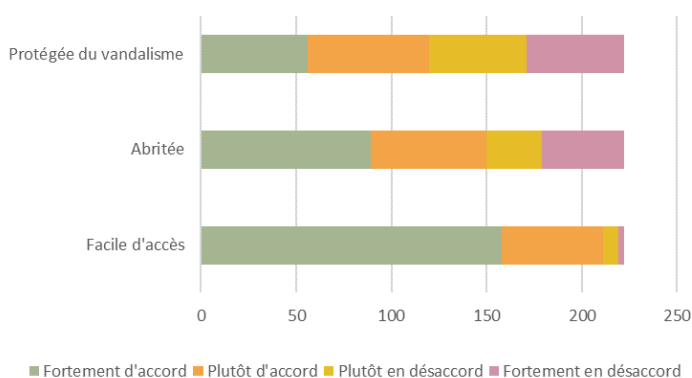


Figure 37 : Caractéristiques de la place de parc pour vélo sur le lieu de travail et / ou d'étude (N = 222)

La quasi-totalité des répondant·es à l'enquête par questionnaire (98.4 %) ne possède pas d'abonnement à un service de véhicules en libre-service, type Mobility, PubliBike ou autre. Seul·es 6.7 % ont déjà expérimenté une plateforme de covoiturage.

3.3.2. PRATIQUES

Pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude, 45.3 % des personnes ayant répondu à l'enquête par questionnaire mentionnent (au moins) l'automobile seul·e comme moyen généralement utilisé. Ensuite, les modes les plus cités sont la marche (16.8 % la citent), le train (15.5 %), puis le covoiturage (9.9 %). Le vélo, tant conventionnel qu'électrique, a un rôle marginal (Figure 38 ; Figure 39). Près de deux-tiers des personnes interrogées ne font jamais de télétravail.

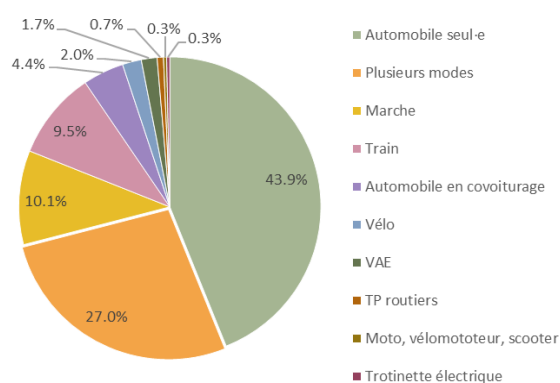


Figure 38 : Modes de déplacement utilisés pour les déplacements pendulaires (N = 299)

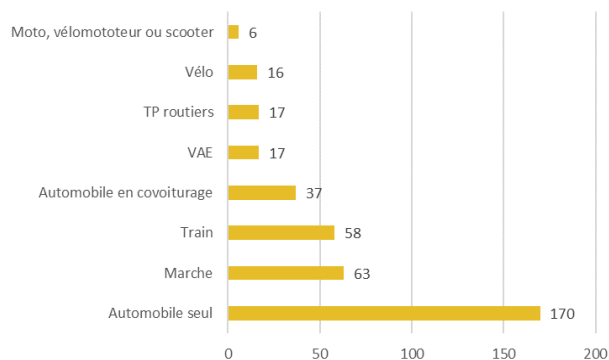


Figure 39 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour effectuer des déplacements pendulaires (N = 385)

La population franc-montagnarde semble effectuer ses activités de loisirs hebdomadaires principalement dans sa commune de domicile ou ailleurs dans le district. Cependant, une part importante de ces activités a également lieu en dehors des F.-M. (Figure 40).

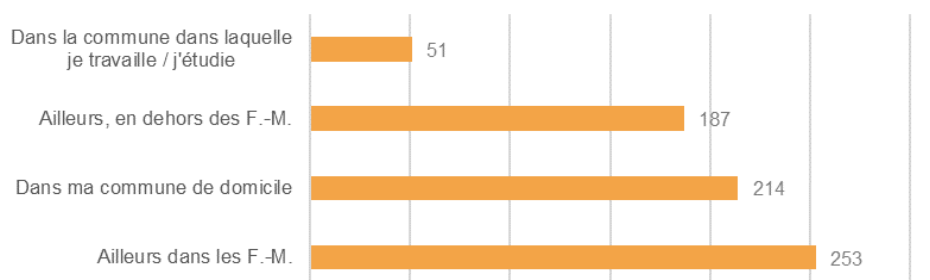


Figure 40 : Localisation des activités de loisirs hebdomadaires (N = 705)

Plusieurs moyens différents sont généralement utilisés pour les activités de loisirs hebdomadaires (Figure 41), mais l'autosolisme reste dominant : 65.3 % citent la voiture seul·e, 47.7 % la marche et 35.5 % le train. Le vélo a davantage de poids que pour les déplacements pendulaires : 19.5 % utilisent le vélo conventionnel et 14.7 % le VAE (Figure 42).

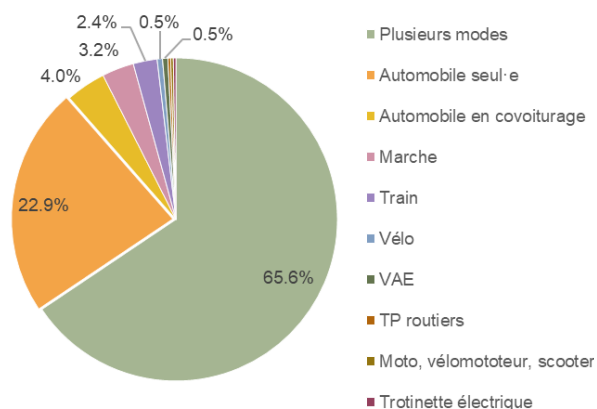


Figure 41 : Modes de déplacement utilisés pour les activités de loisirs hebdomadaires (N = 375)

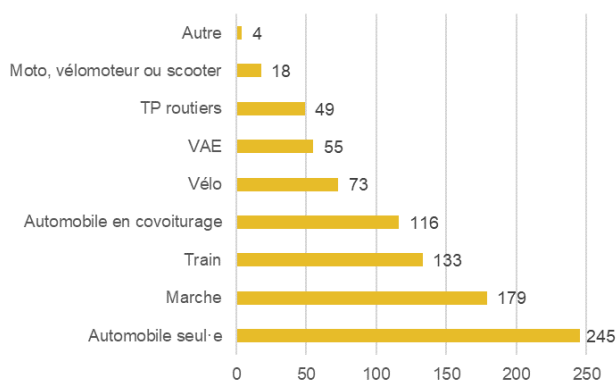


Figure 42 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour les activités de loisirs hebdomadaires (N = 872)

Pour les activités d'achats hebdomadaires, la commune de domicile est largement favorisée (Figure 43). Ces activités s'effectuent également ailleurs dans les F.-M. L'automobile seul·e et la marche restent en première position. Le train devient marginal (Figures 44 ; Figure 45).

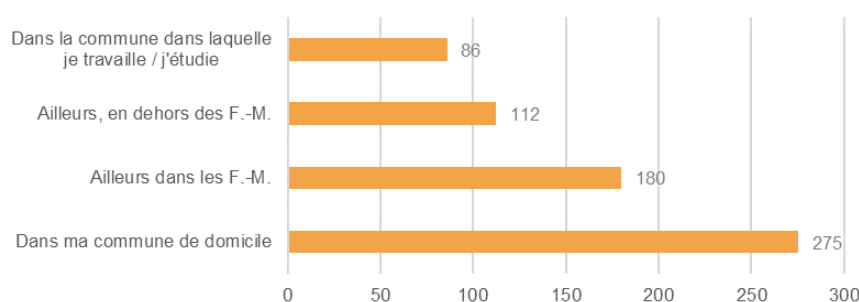


Figure 43 : Localisation des activités d'achats hebdomadaires (N = 653)

Un lien de dépendance existe entre la localisation des activités d'achats hebdomadaires et le mode utilisé (valeur p de 7.3×10^{-5}). Les personnes mentionnant la commune de leur domicile ou celle dans laquelle elles travaillent / étudient comme lieu d'achats sont ainsi plus amenées à s'y rendre en marchant, et moins en utilisant l'automobile seul·e. A contrario, effectuer ses achats hebdomadaires ailleurs dans les F.-M. ou en dehors du district serait plus propice à l'usage de la voiture en solitaire.

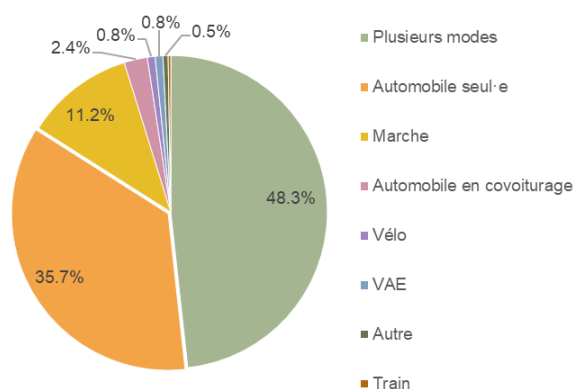


Figure 44 : Modes de déplacement utilisés pour les activités d'achats hebdomadaires (N = 375)

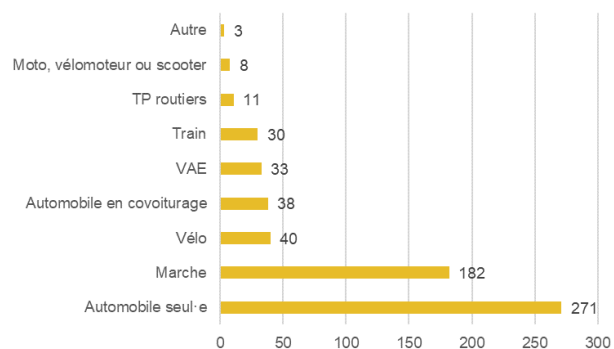


Figure 45 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour les activités d'achats hebdomadaires (N = 616)

En croisant le choix modal pour les différentes activités (travail / étude, achats, loisirs) avec les caractéristiques démographiques relevées (genre, âge, statut d'activité, niveau de formation, localité de domicile, structure du ménage), différentes relations de dépendance ressortent.

Le choix du mode de déplacement pour se rendre sur le lieu de travail et / ou d'étude est lié à la tranche d'âge des répondant·es (valeur p : 0.00096). Les plus jeunes (catégories des 17 – 19 ans et 20 – 24 ans) se déplacent davantage en train et pratiquent moins l'autosolisme. À l'opposé, les personnes âgées de 60 à 64 ans recourent davantage à l'automobile seul·e et délaissent plus volontiers le transport ferroviaire pour se rendre sur leur lieu de travail.

Un fort lien de dépendance se dessine également entre le choix modal pour les déplacements pendulaires ainsi que le statut d'activité (valeur p : 1.7×10^{-8}). L'usage de l'automobile seul·e est ainsi moins rependu chez la population étudiante et apprentie, tandis que le train est plus utilisé. Une association significative existe également entre le statut d'activité ainsi que le choix modal pour les activités d'achats hebdomadaire (valeur p : 0.013). Aucun lien significatif ne semble exister entre le fait d'utiliser la voiture seul·e pour ses activités de loisirs hebdomadaires et le statut d'activité.

Le niveau de formation est également lié à l'usage de l'automobile seul·e pour les déplacements pendulaires (valeur p : 0.009) et pour ceux liés aux activités d'achats (valeur p : 0.025). En particulier, les personnes dont le niveau de formation le plus élevé est l'école obligatoire utilisent moins la voiture que ce à quoi nous aurions pu statistiquement nous attendre.

En outre, la localité de domicile est corrélée à la mention de l'autosolisme pour les déplacements pendulaires (valeur p de 0.015) et ceux liés aux activités d'achats

hebdomadaires (valeur p de 0.003). Ainsi, les personnes habitant à La Chaux-des-Breuleux, à Lajoux, aux Enfers, aux Genevez, aux Pommerats, à Muriaux ainsi qu'à St-Brais utilisent davantage la voiture que prévu pour se rendre sur leur lieu de travail et / ou d'étude. À l'inverse, les personnes résidant à Saignelégier et au Bémont l'utilisent moins. Pour les localités avec moins de cinq réponses au questionnaire (Fornet-Dessus, Goumois, Le Prédame, Le Cerneux-Veusil, Les Emibois et Soubey), il est difficile de tirer des conclusions. Les mêmes tendances ressortent pour les déplacements liés aux activités d'achats hebdomadaires, avec cette fois-ci également les résident·es de Montfaucon et des Bois qui citent davantage l'autosolisme que ce qui aurait été statistiquement attendu, et celles et ceux du Bémont qui, cette fois-ci, utilisent tout autant voire un peu plus la voiture seul·e que les autres localités des F.-M. On notera également que parmi les 22 personnes habitant la Courtine (Lajoux, Les Genevez, Fornet-Dessus, Le Prédame), toutes mentionnent (au moins) l'automobile seul·e comme moyen de déplacement pour effectuer leurs achats.

Finalement, la structure du ménage est en lien avec le choix modal pour les déplacements pendulaires (valeur p de 0.0014), ceux liés aux activités de loisirs (valeur p de 0,0010) ainsi que ceux liés à des activités d'achats (valeur p de 0.0011). En particulier, les personnes habitant chez leur(s) parent(s) utilisent davantage les TP et la présence d'enfants dans le ménage augmente l'usage de la voiture.

3.3.3. OPINIONS DE LA POPULATION

Concernant l'appréciation du service de TP, près de la moitié des répondant·es se disent plutôt insatisfait·es ou très insatisfait·es du coût et de la fréquence des TP dans les F.-M. L'amplitude horaire est également sujette à insatisfaction, avec le plus bas taux de personnes très satisfaites

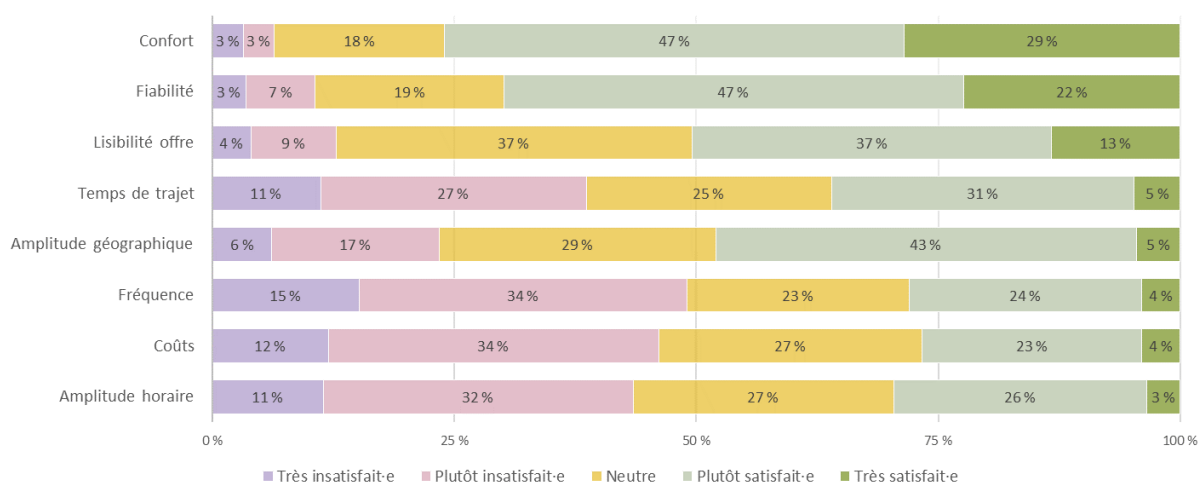


Figure 46 : Appréciation du service de TP sur différents critères prédéfinis (N = 375)

(3 %). Environ $\frac{3}{4}$ des répondant·es sont satisfait·es du service de TP en termes de fiabilité et de confort. De manière générale, les franc-montagnard·es semblent également satisfait·es de la lisibilité de l'offre. Les critères d'amplitude horaire et de temps de trajet offrent quant à eux des résultats plus nuancés (Figure 46). Les trois principaux freins à l'usage des TP sont clairement la dépendance à une ligne et des horaires prédéfinis, un déficit d'offre et des coûts jugés trop importants (Figure 47). En outre, les distances trop importantes à parcourir jusqu'à un arrêt de TP, la flexibilité nécessaire en raison du travail ainsi que le manque d'offre en soirée reviennent à plusieurs reprises dans les commentaires.

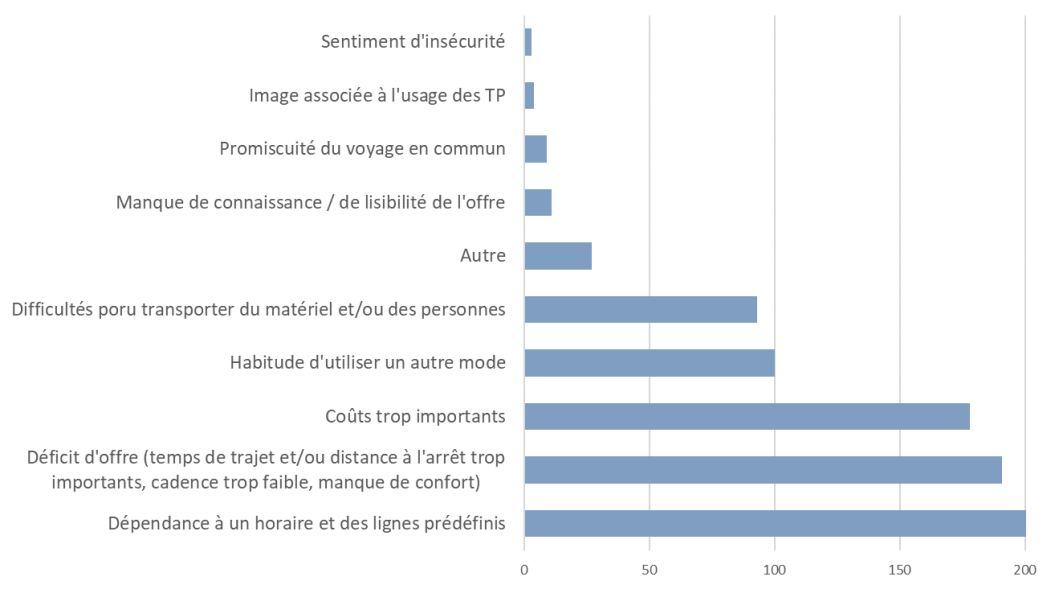


Figure 47 : Principaux freins à l'usage des TP (N = 817)

Sur les différents critères proposés, les répondant·es se disent majoritairement satisfait·es des réseaux de mobilité douce (Figure 48). La qualité des infrastructures piétonnes est notamment source d'une grande satisfaction (près de 65 % sont plutôt satisfait·es ou très satisfait·es). Le seul critère générant plutôt de l'insatisfaction est celui de la qualité des infrastructures

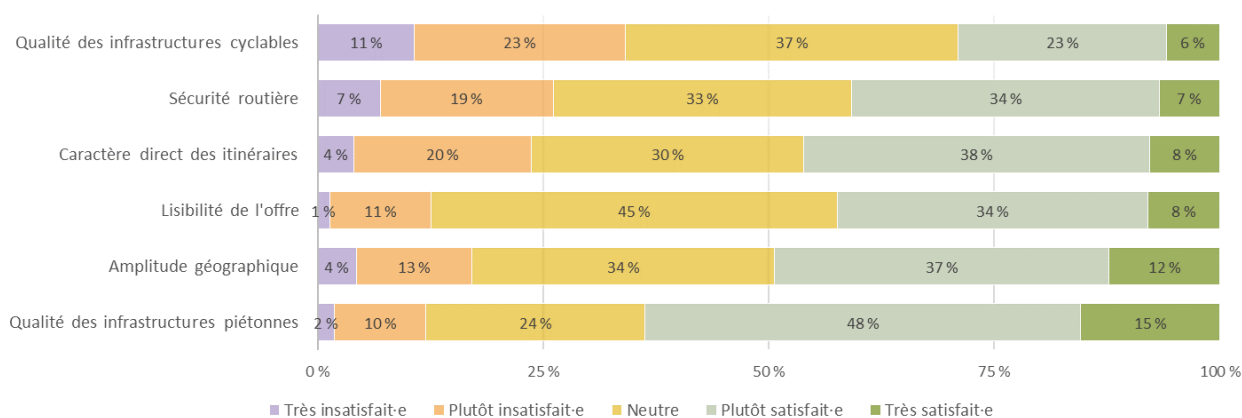


Figure 48 : Appréciation des réseaux de mobilité douce (N = 375)

cyclables (34 % sont plutôt insatisfait·es ou très insatisfait·es). Dans les commentaires, l'absence de pistes cyclables dédiées aux déplacements quotidiens – et non touristiques – est mentionnée à plusieurs occasions.

Les principaux freins à l'usage de la mobilité douce dans le district sont : (1) l'exposition aux conditions météorologiques, (2) des distances à parcourir trop importantes et (3) la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes. L'habitude d'utiliser d'autres modes arrive en quatrième position (Figure 49).

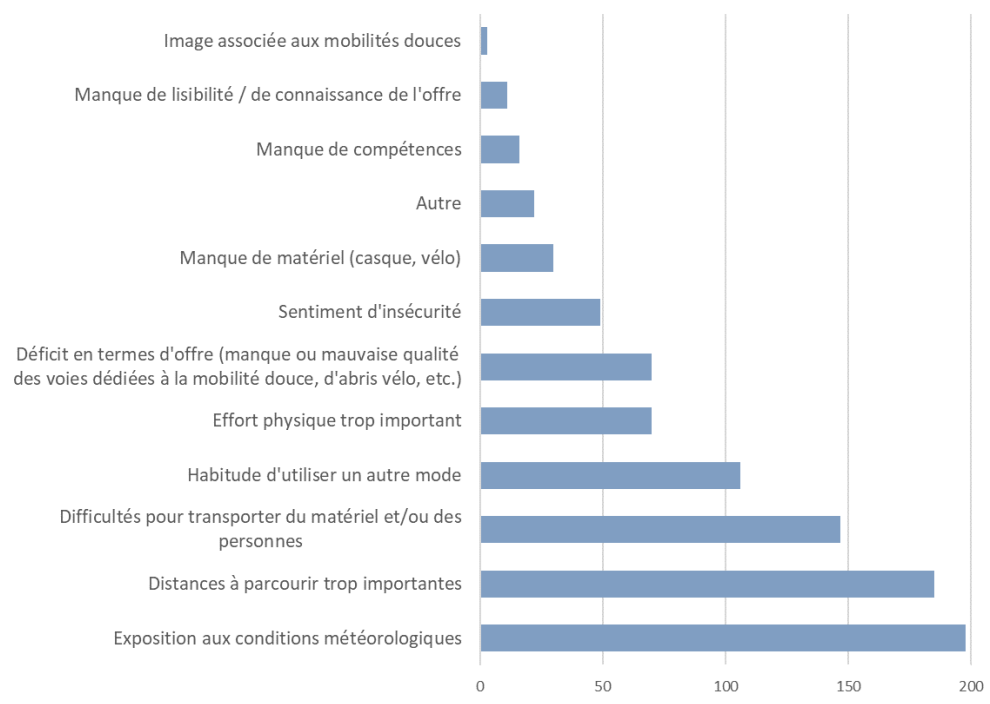


Figure 49 : Principaux freins à l'usage de la mobilité douce (N = 907)

Les solutions considérées comme les plus pertinentes par la population franc-montagnarde pour limiter les distances parcourues en TIM sur le territoire sont, dans cet ordre de priorité : le développement de l'offre de modes de déplacement alternatifs, l'action sur les coûts et le développement et/ou le maintien de services de proximité. Les mesures de promotion / communication semblent quant à elles peu convaincre les répondant·es (Figure 50).

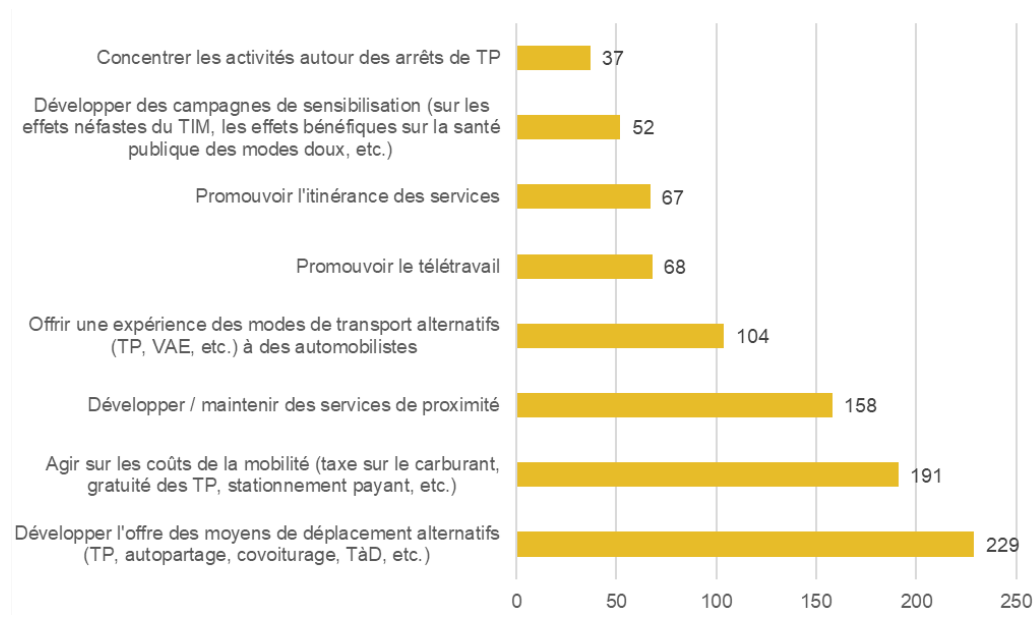


Figure 50 : Solutions considérées comme les plus pertinentes par la population franc-montagnarde pour limiter les distances parcourues en TIM sur le territoire (N = 906)

En ce qui concerne les moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, le train ressort clairement comme étant le mode favori. Le VAE arrive en deuxième position. Le covoiturage, les TP routiers et la marche suivent (Figure 51). Parmi les autres modes cités figurent l'autostop organisé et la trottinette électrique.

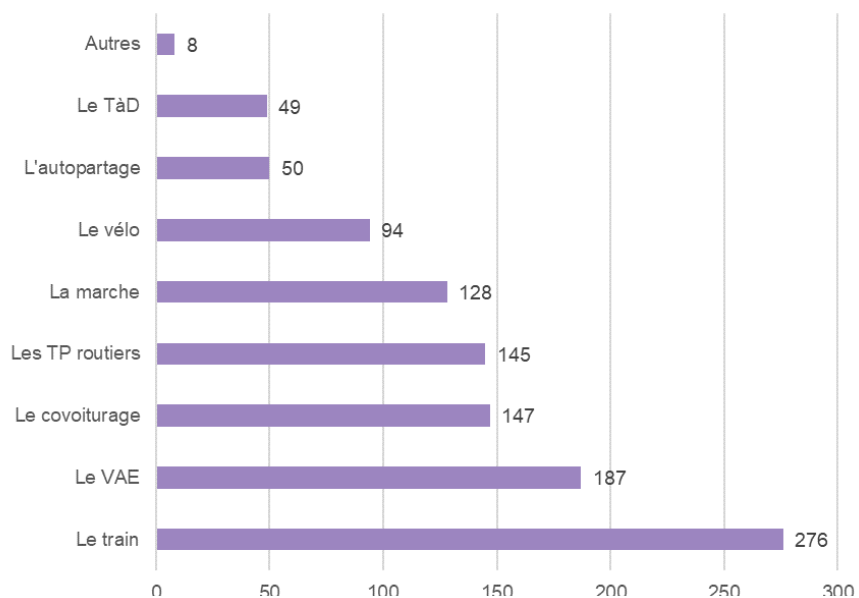


Figure 51 : Moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle considérés comme les plus pertinents dans la région des F.-M. (N = 1084)

Dans les commentaires du questionnaire, différents enjeux sont soulevés par la population franc-montagnarde. En premier lieu, les mesures de restriction du TIM semblent souffrir d'une acceptabilité sociale limitée, comme l'illustrent ces deux citations :

« Je ne suis pas pour une taxe sur les véhicules individuels, car cela péjore les habitants des régions comme la nôtre... Nous avons peu de choix en termes de transports publics, et en plus on devrait payer une taxe pour nous encourager à prendre ces dits transports publics ? » (Femme, 29 ans, Saignelégier)

« Dans une région comme les Franches et alentours, taxer encore plus la voiture est ridicule. Dans les campagnes on travaille avec beaucoup d'artisanat et d'entreprise mécanique. Les déplacements sont presque quotidien. Et venir manger du temps serait injuste dans une région où les salaires sont bas, voir très bas. » (Homme, 41 ans, Les Genevez)

Le caractère contraint des déplacements en TIM est également mis en avant. En second lieu, des enjeux d'accessibilité pour toutes et tous sont mis en avant :

« Pour toutes ces raisons, la région n'est pas accueillante pour les personnes à mobilité réduite ou qui dépendent uniquement des TP. Si rien ne change, le jour où je perds mon emploi, je me verrai dans l'obligation d'aller habiter une grande ville alors que ce n'est pas mon souhait. »

« Aller voir un proche hospitalisé à Delémont ou Porrentruy est IMPOSSIBLE sans voiture, si en train et bus ça me prend la journée et coûte bien cher. » (Femme, 60 ans, Le Noirmont)

3.3.4. SYNTHÈSE

Cette partie confirme la forte dépendance à la voiture individuelle dans les F.-M. Le taux de motorisation y est particulièrement élevé, et la possession de permis de conduire quasi généralisée. Les TP, bien que présents, peinent à s'imposer comme alternative crédible, notamment en raison de leur coût, de leur fréquence jugée insuffisante et d'une faible couverture territoriale. La possession d'un abonnement reste marginale et socialement différenciée. Le vélo, surtout en version électrique, connaît une certaine progression, mais reste limité par les conditions météorologiques, le relief et le manque d'infrastructures adaptées.

Dans les pratiques quotidiennes, l'autosolisme domine largement, aussi bien pour les trajets pendulaires que pour les achats ou les loisirs. Les jeunes et les étudiant·es recourent davantage aux TP, alors que les personnes plus âgées privilégient la voiture. La structure du ménage, la localité de résidence et le niveau de formation influencent également les

choix modaux. Le télétravail reste minoritaire, et les services partagés (covoiturage, véhicules en libre-service) sont très peu utilisés.

Sur le plan des représentations, la population se montre globalement critique à l'égard de certaines mesures de décarbonation jugées inadaptées au contexte rural. Si le train et le VAE apparaissent comme les alternatives les plus appréciées à la voiture, l'amélioration de l'offre multimodale et le maintien des services de proximité sont perçus comme des leviers prioritaires pour réduire l'usage des TIM.

3.4. FREINS ET LEVIERS D'ACTION À UNE MOBILITÉ DURABLE

Dans cette sous-partie, les principaux obstacles à une mobilité plus durable dans les F.-M, ainsi que les éventuels leviers pouvant être actionnés pour les lever seront exposés en se basant principalement sur les entretiens semi-directifs menés. La structure reprend les leviers de décarbonation des mobilités identifiés dans la littérature : réduction de la demande de déplacements, report modal et amélioration des pratiques existantes.

Pour certaines catégories de ce chapitre, les frontières se chevauchent. Par exemple, les VAE font à la fois partie de la mobilité douce et des véhicules intermédiaires, et les VLS pourraient être intégrés à la mobilité douce comme à la mobilité partagée. En cohérence avec la première partie, les VLS et VAE ont plutôt été intégrés à la mobilité douce.

3.4.1. RÉDUIRE LA DEMANDE EN TERMES DE DÉPLACEMENTS

Pratiquement toutes les personnes interviewées s'accordent sur le fait qu'une diminution de la demande en termes de déplacement serait souhaitable (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025).

Pour aller dans ce sens, A. Kanimba propose de rassembler les activités humaines au même endroit. Un outil évoqué pour cela est le Plan d'aménagement local (PAL). Il soulève cependant le risque de trop concentrer les habitats et activités au même endroit en expliquant que cette dispersion constitue justement le charme de la région et participe à son attrait touristique (communication personnelle, 7 mai 2025).

Pour diminuer la demande en termes de mobilité, il est relevé que les gens devraient se rapprocher de leur emploi, qui se situe bien souvent en dehors du canton (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). V. Lovis recommande d'utiliser le levier fiscal et de jouer sur le prix de l'immobilier pour encourager cette dynamique, ou du moins pour donner la possibilité aux gens d'habiter en ville (communication personnelle, 28 avril 2025). Le fait d'inciter la population à se rapprocher des grands centres urbains, et donc de quitter le Canton, irait toutefois à l'encontre de la politique actuelle (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025). Inversant la logique, P.-A. Fueg suggère de décentraliser les emplois, d'instaurer une péréquation au niveau suisse, afin d'avoir notamment davantage d'emplois dans le secteur tertiaire dans le Canton du Jura (communication personnelle, 5 mai 2025).

Pour réduire les déplacements pendulaires, la promotion du télétravail et de l'usage de visioconférences est mentionnée (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025; R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025).

Selon V. Lovis, les attentes de la population en termes d'accessibilité des services devraient être corrélées avec le niveau de densité du lieu dans lequel ils s'implantent : « *Il faudrait gentiment sortir de cette idée qu'on peut avoir accès à tout, partout et à tout moment* » (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

C. Chavanne évoque des leviers individuels pour diminuer les distances parcourues : la possibilité d'optimiser les trajets, par exemple en regroupant les activités d'achat, ainsi que celle de consommer davantage dans les commerces locaux, malgré un prix parfois plus élevé que dans les grandes surfaces. Pour aller dans le sens d'une réduction des distances parcourues, la Conseillère communale questionne cependant la disposition de la population à accepter une potentielle perte de confort (communication personnelle, 30 avril 2025).

Finalement, la faisabilité d'une réelle diminution de la demande en termes de mobilité est questionnée par pratiquement toutes et tous, notamment en raison de la mondialisation (A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025) et du modèle économique dominant (M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). Observant la centralisation de la plupart des services à la population qui s'opère depuis plusieurs années dans le district – qu'il s'agisse des bureaux de postes, des cabinets médicaux ou encore des offices d'état civil –, S. Parrat

estime que la demande en termes de déplacement ne fera qu'augmenter à l'avenir (communication personnelle, 29 avril 2025).

3.4.2. REPORTER UNE PARTIE DES FLUX

LES TRANSPORTS PUBLICS

L'habitat dispersé et la faible densité de population sont cités comme freins structurels au développement des TP (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). D. Asséo nuance ce facteur en expliquant que le Canton du Jura est vu, depuis l'extérieur, comme étant peu densément peuplé et que des concentrations de population plus importantes existent aux F.-M. dans certains centres, notamment à Saignelégier, au Noirmont et aux Breuleux. Prenant un exemple en Ajoie où l'offre a été renforcée, notamment aux heures creuses, et rendue lisible, il argumente que le potentiel de report modal des TIM vers les TP serait important (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

Au niveau des freins liés à la psychosociologie des individus, le souhait d'indépendance des personnes, et notamment le fait de pouvoir aller et rentrer du travail à l'heure qu'elles le souhaitent, est mentionné (C. Chavanne; P.-A. Fugé, communication personnelle, 5 mai 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). Les habitudes sont également relevées comme obstacle à l'usage des TP (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025).

Comme dans les commentaires issus du questionnaire, le manque d'offre en soirée ressort dans plusieurs entretiens (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). En outre, une offre limitée en début de matinée est évoquée (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025).

À St-Brais, village qui ne se situe pas directement sur la ligne ferroviaire, les horaires des bus sont pensés en fonction des déplacements pendulaires, ce qui laisse des creux le matin (de 2h30), l'après-midi (de 2h) et le soir (de 3h) (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). Le constat est similaire à Lajoux (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025). C'est également un frein à l'usage des TP soulevé par P. Comte qui confirme que les bus sur la ligne 34, de Saignelégier à Glovelier, ainsi que ceux passant par Bellelay répondent

principalement aux besoins pendulaires, voire uniquement scolaires (communication personnelle, 22 mai 2025).

Le fait de devoir changer de ligne, par exemple pour aller aux Breuleux depuis St-Brais, engendre des complications supplémentaires et rend le trajet quotidien « *quasiment impossible* » selon C. Chavanne (communication personnelle, 30 avril 2025). De même, S. Parrat estime que les correspondances en TP font perdre du temps, notamment pour se rendre à Porrentruy (communication personnelle, 29 avril 2025).

L'utilisation des TP demande un certain effort d'anticipation et de planification supplémentaire, par exemple pour faire correspondre les heures des différents rendez-vous avec les horaires des TP (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025). C'est également l'expérience personnelle que relate C. Chavanne, se trouvant dans la nécessité de se faire remplacer au travail pour être à l'heure à un rendez-vous récurrent à Porrentruy (communication personnelle, 30 avril 2025). Pour lever cet obstacle, l'horaire libre semble être une piste (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025).

Le coût des TP est évoqué comme frein à leur usage (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025), particulièrement pour un usage occasionnel, sans abonnement (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). Il est également relevé que ce coût s'ajoute généralement aux coûts de la voiture, puisqu'il semble difficile en milieu rural de s'en passer complètement (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). V. Lovis souligne toutefois un biais cognitif lié à la perception des coûts de la mobilité; les offres tarifaires des TP ne seraient pas bien connues par la population et celle-ci ne se rendrait pas compte du coût annuel effectif de la voiture (communication personnelle, 28 avril 2025). P. Comte explique que pour diminuer le tarif des TP, il faut qu'il y ait une volonté politique d'augmenter les subventionnements dans ce domaine (communication personnelle, 22 mai 2025). Toutefois, les tarifs des TP ne constitueraient, selon D. Asséo, pas un facteur déterminant dans le choix modal. Le coût de déplacement par kilomètre en TP serait actuellement deux à trois fois plus bas qu'en TIM. La perception qu'en ont les gens serait cependant biaisée par les coûts fixes importants liés aux TIM. Selon D. Asséo, pour engendrer un report modal des TIM vers les TP, la qualité de l'offre en TP est bien plus déterminante, et notamment l'amplitude horaire et la cadence :

« ...en matière de mobilité par transports publics, qui concerne quand même les éléments structurants forts de la mobilité visée dans le futur, je crois beaucoup – et c'est

pas seulement une croyance, c'est aussi le fruit de l'expérience – au développement de la fréquence comme un élément permettant de réellement penser à autre chose que la voiture individuelle, comme élément de base de la mobilité. Aux F.-M., malheureusement, aujourd'hui, on a une situation où il n'existe pas de cadence que j'appelle minimum élevée, c'est-à-dire à partir de la cadence demi-heure systématique. On a des cadences à l'heure, encore avec des fois des trous, respectivement des fins de service relativement tôt le soir. Et puis on a sur quelques tronçons des fréquences à la demi-heure mais très limitées à l'hyper-pointe ou à la pointe du trafic; ce qui est bien, mieux que rien, mais qui n'est pas suffisant à mon sens pour assurer un changement de comportement plus important. » (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

Dans cette perspective, une augmentation des cadences est prévue entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier dès 2027 avec une desserte ferroviaire à la demi-heure entre La Chaux-de-Fonds et Le Noirmont et une desserte ferroviaire horaire entre Le Noirmont et Glovelier, complétée par des bus pour obtenir également une cadence à la demi-heure, pour des raisons d'infrastructures ferroviaires mais également de desserte des villages qui ne se situent pas sur la ligne ferroviaire (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). A plus long terme, le projet ArcExpress¹ devrait voir le jour (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

L'amplitude géographique limitée couverte par les TP dans le district, et ainsi la distance à l'arrêt de TP parfois importante, sont également mentionnées comme freins à leur usage (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). À Saignelégier, conscients d'une plus faible accessibilité en TP de la zone industrielle, un nouvel arrêt de TP a été prévu dans le plan de zone (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025).

Dans le domaine des transports, l'offre crée la demande (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025 ; V. Lovis,

¹ Le projet ferroviaire ArcExpress vise à établir une liaison directe entre La Chaux-de-Fonds et Delémont, supprimant ainsi la rupture de charge actuellement nécessaire à Glovelier et permettant ainsi de réduire les temps de trajet. Une augmentation de la fréquence est également prévue sur le tronçon Glovelier – La Chaux-de-Fonds (ArcExpress, 2025).

communication personnelle, 28 avril 2025). Une volonté politique d'augmenter l'offre en TP permettrait ainsi d'accroître la fréquentation sur le long terme. Mais l'augmentation de l'offre en TP engendre des coûts, que le Canton peut difficilement couvrir (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). Dans le Canton du Jura, la Confédération est le principal financeur des TP, à hauteur de 74 %. Ce financement est soumis à certains critères qui lient la demande effective sur une ligne et l'offre (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). Il est également conditionné à des taux de couverture minimaux, c'est-à-dire que les recettes des voyageurs doivent couvrir un certain pourcentage minimum des coûts de la ligne, soit 10 % avec une cadence horaire intégrale, 20 % avec une cadence à la demi-heure, au plus tard deux ans après l'introduction d'une nouvelle offre (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). Pour V. Lovis, les TP sont un service public et ne devraient pas avoir vocation à être rentables (communication personnelle, 28 avril 2025).

A. Brahier constate une demande complémentaire en termes temporels entre les flux touristiques et les flux scolaires. Il envisage ainsi des synergies : un minibus pourrait être utilisé par les écolier·ères en période scolaire et par les touristes pendant le week-end et les vacances (communication personnelle, 5 mai 2025). Des synergies existent déjà entre l'offre de TP « standard » et l'offre scolaire : les mêmes véhicules sont utilisés et les courses destinées aux élèves sont généralement réfléchies pour être ouvertes, autant que faire se peut, au public, ce qui peut provoquer des irrégularités dans l'horaire (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). CarPostal fournit actuellement cette offre spéciale pour le groupement scolaire des Breuleux et il est envisagé qu'elle soit étendue aux communes de Lajoux et des Genevez, dont le minibus actuel atteint ses limites de capacité (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). D'après la presse régionale, un système de transport scolaire existe également dans l'Est du district. Plus précisément, le cercle scolaire possède deux bus qui permettent de déplacer les 80 élèves entre Montfaucon, St-Brais, Le Bémont et Les Enfers. De même, l'école du Noirmont possède un bus pour transporter les élèves des hameaux alentours (les Barrières, le Creux-des-Biches et le Peu-Péquignot) (Curvaia, 2023).

Pour relier le village de St-Brais à la gare de Bollement, un système de bus à la demande est évoqué. Cependant, s'il est mis en place par la commune, celui-ci devrait fonctionner sur une base bénévole pour des raisons financières (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025).

Observant le très faible taux de remplissage des bus qui passent à Lajoux, R. Cortesi estime que le TàD pourrait être plus adapté et permettre une plus grande souplesse qu'une ligne de TP classique pour compléter l'offre en dehors des heures de pointe (communication personnelle, 30 avril 2025)

En Ajoie, un service de TàD existait jusqu'en 2011 et coûtait très cher, selon D. Asséo (communication personnelle, 5 mai 2025). Son remplacement par une ligne de TP à horaire intégral a plus que doublé la fréquentation en 13 ans, avec une taille de population relativement constante (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

P. Comte questionne également l'intérêt de ce type d'offre aux F.-M. Il estime que cela pourrait être pertinent pour combler l'offre en soirée et pendant les heures creuses, mentionnant l'exemple fructueux du Chablais vaudois, mais émet des doutes sur l'efficacité de ce type de service sur un territoire où la population est relativement dispersée, ainsi que sur les bénéfices réels pour la population par rapport aux coûts (communication personnelle, 22 mai 2025).

L'INTERMODALITÉ

Pour P. Comte, l'intermodalité entre le vélo et les TP semble extrêmement pertinente. Afin de favoriser cette pratique, il souligne l'importance de mettre à disposition des places de parking pour vélo, à l'abri des intempéries et avec possibilité de recharge, à proximité des lieux avec une bonne connexion aux TP, c'est-à-dire aux Reussilles, au Noirmont ainsi qu'à Saignelégier (communication personnelle, 22 mai 2025). Le transport des vélos dans les bus est actuellement possible à condition d'avoir réservé au préalable et qu'il y ait suffisamment de place. L'ajout de remorque ou le redimensionnement des bus de manière à pouvoir accueillir plus aisément les vélos seraient des mesures plus compliquées à mettre en œuvre (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025).

V. Lovis rejoint cet avis favorable à l'intermodalité entre les TP et le vélo (à assistance électrique ou non). Pour lui, le potentiel est encore largement sous-exploité dans la région (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

Une combinaison entre les TIM et les TP semble toutefois plus compliquée étant donné qu'une fois que les gens sont dans leur voiture, ils ne la quittent généralement plus (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025).

LA MOBILITÉ DOUCE

La mobilité douce paraît avoir un potentiel de développement pour les déplacements de courte distance, souvent internes aux villages, qui sont parfois effectués en automobile. Ce constat est illustré par l'exemple de certain·es habitant·es de Saint-Brais qui utilisent leur voiture pour se rendre à des événements au centre du village, ce qui interroge sur la pertinence de ces usages (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025).

Selon S. Parrat, les infrastructures piétonnes permettent aisément de se déplacer à pied à l'intérieur du village de Saignelégier et les distances à parcourir sont tout à fait acceptables. Les freins éventuels seraient de l'ordre de la volonté des personnes et éventuellement des escaliers dans le passage sous-voie en hiver. Les lignes pédibus fonctionneraient assez bien pour les écoles enfantines, notamment à Saignelégier, et permettraient d'habituer les jeunes à se déplacer à pied (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025).

L'instauration de zones 30 est vue comme une mesure permettant potentiellement d'améliorer les déplacements à pied internes au village (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025).

Observant la volonté des gens de se stationner le plus proche possible de leur lieu de destination, M. Pin soupçonne une certaine fainéantise comme frein à la marche et questionne nos modes de vie actuels ne permettant plus de prendre ce temps (communication personnelle, 7 mai 2025).

Autant dans les résultats du questionnaire qu'au travers des entretiens, l'exposition aux conditions météorologiques ressort comme un frein important à l'usage de la mobilité douce, et notamment du vélo (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025; R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). V. Lovis attire

toutefois l'attention sur le fait que dans les pays du nord de l'Europe, il est considéré qu'il n'y a pas de mauvais temps pour rouler à vélo, mais seulement de mauvais équipements. Ainsi, la météo ne constituerait pas un frein à l'usage de la MD à condition d'avoir l'équipement approprié et des infrastructures entretenues, notamment des pistes cyclables déblayées en cas de neige (communication personnelle, 28 avril 2025).

D'autres freins à l'usage du vélo semblent être la distance (A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025) et la topographie (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025), notamment dans la commune des Breuleux (M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). A. Brahier nuance ces obstacles en soulignant qu'avec un VAE, les principaux points des F.-M. peuvent être facilement reliés :

« Je pense que le vélo électrique il met à proximité de Saignelégier ou bien du Noirmont, enfin voilà, tous les gens qui gravitent autour de ces pôles des F.-M. pourraient se déplacer comme ça. » (communication personnelle, 5 mai 2025).

Selon V. Lovis, le temps nécessaire pour effectuer un trajet à vélo serait fréquemment surestimé. Ainsi, une mise en évidence de ce temps, finalement tout à fait acceptable, pourrait être un levier à la promotion de ce mode (communication personnelle, 28 avril 2025).

M. Pin aborde la possibilité de se doucher sur le lieu de travail comme levier pour promouvoir l'usage du vélo. De même, il approuve l'intérêt du VAE, avec cependant le frein du coût à l'achat du véhicule (communication personnelle, 7 mai 2025). Pour encourager cette pratique auprès de la population, une incitation économique à l'achat d'un VAE (A. Brahier) ou d'un vélo cargo pour les familles (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025) pourrait être instaurée.

De la même manière que dans l'enquête par questionnaire, la difficulté pour transporter du matériel est évoquée comme obstacle personnel à l'usage d'un VAE pour les déplacements pendulaires (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). P.-A. Fueg est quelque peu sceptique sur ce frein qui, pour lui, est davantage de l'ordre des mentalités ; en Suisse allemande, les gens transportent sur tout type de vélo des enfants et du matériel. Il s'agirait également d'un choix de vie, puisque l'achat d'un vélo électrique ou d'un vélo cargo demande un certain investissement, qui peut se substituer à celui d'une voiture dans certaines régions, où les distances sont moins grandes mais également où *« tout est préparé pour le vélo »* (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025). Considérant le vélo cargo comme la solution idéale pour lever cet obstacle, l'ATE a cofinancé un vélo cargo électrique en libre-

service à Courtételle, en partenariat notamment avec JoliatCycles (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

De l'enquête par questionnaire ressort une insatisfaction relative de la qualité des infrastructures cyclables. V. Lovis considère également que l'infrastructure cyclable constitue aujourd'hui un frein à l'usage de la MD (communication personnelle, 28 avril 2025). Pour M. Pin, le réseau de pistes cyclables est pourtant déjà dense aux F.-M., avec certaines liaisons très agréables (ex : Le Noirmont – Saignelégier). Il admet cependant un manque d'itinéraire cyclable sur certains tronçons, par exemple entre St-Brais et Montfaucon, ou du moins un manque de balisage (communication personnelle, 7 mai 2025). Plusieurs commentaires issus de l'enquête par questionnaire ainsi que certains entretiens (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025) mettent en évidence le fait que les infrastructures cyclables semblent avoir été pensées principalement pour le tourisme. C'est ce que confirme l'entretien avec D. Asséo : sauf pour les plus grandes localités, l'accent a été mis sur les déplacements à vocation touristique ou de loisirs. De plus, la création des infrastructures cyclables s'est principalement déroulée par effet d'opportunité, par exemple lors de remaniements parcellaires ou de la création de nouvelles routes (communication personnelle, 5 mai 2025). Cette stratégie de développement des itinéraires de mobilité douce par effet d'opportunité est également évoquée par la commune de Saignelégier. Un inconvénient identifié à cette pratique réside dans le temps long nécessaire pour voir se transformer le réseau (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). Cependant, D. Asséo affirme que l'accent sera davantage mis ces prochaines années sur les déplacements pendulaires, suite à l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions légales au niveau fédéral (communication personnelle, 5 mai 2025). V. Lovis témoigne d'un besoin d'itinéraires cyclables directs et optimisés pour les déplacements quotidiens :

« ..., on ne peut pas valablement exiger d'une personne qui habite au Cerneux-Veusil de se rendre à la gare des Breuleux si elle doit faire un détour qui fait un kilomètre, un kilomètre et demi, vers la forêt, sur un chemin qui n'est pas optimisé pour pouvoir se déplacer rapidement. Alors que pourtant, la distance entre les deux localités elle est aisément couvrable à vélo. » (communication personnelle, 28 avril 2025)

P.-A. Fuego précise qu'un réseau performant pour le trafic pendulaire comprendrait des voies séparées de la circulation routière, sécurisées, directes et avec la mise à disposition de bornes de recharge. Qualifiant l'usage actuel du vélo aux F.-M. de dangereux, il affirme :
« ... aujourd'hui, au niveau des infrastructures, on est quand même encore un tout petit peu

à l'âge de pierre chez nous » (communication personnelle, 5 mai 2025). Deux autres entretiens relatent également la dangerosité des routes des F.-M., avec des vitesses de véhicules motorisés élevées (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025). C. Chavanne soulève également la création de pistes ou bandes cyclables comme levier pour sécuriser les flux cyclistes et ainsi favoriser l'usage du vélo (communication personnelle, 30 avril 2025).

De tels aménagements nécessitent toutefois bien souvent l'élargissement de la route, qui empiète sur des parcelles privées et impliquent ainsi d'exproprier, ce qui demande du temps et de l'argent (A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025). Les « effets d'opportunité » pour améliorer le réseau cyclable dont parle D. Asséo semblent d'ailleurs ne pas toujours être saisis, comme le relate P.-A. Fueg avec l'exemple de la rénovation du pont à Porrentruy. D'après lui, il s'agirait d'un problème politique, d'investissements en faveur du vélo trop limités, alors que « *les moyens sont là* » (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025). V. Lovis rejoint ce dernier point, comparant les investissements cantonaux mis dans l'entretien des routes et ceux destinés au développement du réseau cyclable : « *il faut impérativement mettre plus dans les infrastructures cyclables* » (communication personnelle, 28 avril 2025).

Un manque d'aisance dans la pratique du vélo est relevé comme potentiel frein à la pratique cycliste aux F.-M. Pour contrer cela, une incitation à expérimenter, peu importe les conditions, est recommandée (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). V. Lovis identifie la promotion du concours « Bike to Work » auprès des entreprises comme opportunité pour aider les gens à passer à l'usage du vélo pour leurs déplacements pendulaires (communication personnelle, 28 avril 2025).

Finalement, un dernier obstacle à l'usage du vélo, qui n'était pas ressorti du questionnaire mais qui a été évoqué dans les entretiens, est le vieillissement de la population, notamment dans certains villages (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025).

3.4.3. AMÉLIORER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ACTUELLES

LES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES

A. Brahier souligne le fait que, comme pour l'autopartage, les solutions existent mais que « *On a un problème de changement de perception des choses, donc de changement de comportement global* » (communication personnelle, 5 mai 2025). Les freins seraient ainsi

plutôt de l'ordre des perceptions ou des habitudes. Cela rejoint les propos de P. Comte, qui, au travers de son expérience personnelle, démontre que pour une même distance et avec des aménagements cyclables comparables, la voiture peut être préférée au vélo ou au vélo-cargo en raison d'habitudes et de perceptions liées au monde rural (communication personnelle, 22 mai 2025).

À Lajoux, R. Cortesi a déjà envisagé l'implantation de vélos électriques équipés de protection pour l'hiver pour relier le centre du village à la gare de la Combe (communication personnelle, 30 avril 2025).

Le véhicule intermédiaire serait le choix « économique rationnel » pour remplacer la deuxième voiture au sein des ménages (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). M. Pin considère toutefois qu'avoir ce type de véhicule en tant que second véhicule motorisé au sein du ménage contraindrait les déplacements, et notamment la capacité à transporter du matériel et / ou des personnes (communication personnelle, 7 mai 2025). C. Chavanne souligne également qu'un tel véhicule ne remplacerait sans doute pas la voiture, mais s'y ajouterait. Notamment pour effectuer de longues distances, la voiture resterait indispensable (communication personnelle, 30 avril 2025). Ainsi, le coût à l'achat pourrait constituer un frein à ce type de mobilité. Pour le lever, la location est mentionnée, mais ne paraît pas soutenable économiquement dans une région comme les F.-M (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). M. Pin voit quant à lui davantage de potentiel pour ce genre de véhicule en système d'autopartage (communication personnelle, 7 mai 2025).

LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Selon M. Pin, le covoiturage est une pratique déjà bien développée aux F.-M. (communication personnelle, 7 mai 2025). P.-A. Fueg tient le discours inverse, puisqu'il dit que cette pratique reste anecdotique aujourd'hui dans le Canton du Jura (communication personnelle, 5 mai 2025). Ce type de mobilité partagée serait pertinent principalement pour les déplacements pendulaires, ou du moins pour les trajets fixes (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025), où l'offre en TP est quasiment inexistante, comme du côté français (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025). R. Cortesi soulève toutefois le risque que, dans ces territoires mal desservis en TP, les personnes possèdent de toute manière une voiture et l'utilisent ainsi par confort (communication personnelle, 30 avril 2025).

C. Chavanne salue les initiatives de mobilité alternative à la voiture individuelle telles que la pratique du covoiturage, et envisage la communication de ce type d'initiative sur le site

internet de sa commune comme levier pour encourager ce genre de pratiques (communication personnelle, 30 avril 2025). Partageant sa propre expérience du covoiturage pour se rendre à une activité de loisirs à Saignelégier, la Conseillère communale pointe le fait qu'avoir des horaires communs aide grandement à la mutualisation des trajets automobiles (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025).

Selon S. Parrat, les parkings permettant de covoiturer sont présents en nombre suffisants sur le territoire franc-montagnard. La pratique du covoiturage est donc tout à fait possible, mais dépend de la volonté des personnes (communication personnelle, 29 avril 2025).

A. Brahier relève les difficultés rencontrées par le Parc Chasseral pour développer cette pratique : « *Là il y a des freins dans la tête des gens, au covoiturage, qui sont énormes sans doute.* » (communication personnelle, 5 mai 2025). P.-A. Fueg mentionne également ces obstacles comme étant davantage de l'ordre de la psycho-sociologique et des représentations (communication personnelle, 5 mai 2025). De la même manière, un souhait d'indépendance des personnes dans leur mobilité quotidienne est évoqué, *a priori* incompatible avec la pratique de mobilités partagées ou l'usage des TP (M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). S. Parrat identifie le sentiment de fierté lié à la possession d'une voiture comme potentiel autre obstacle à l'autopartage (communication personnelle, 29 avril 2025).

D'après A. Brahier, l'autopartage paraît prometteur dans l'optique de supprimer la deuxième voiture au sein des ménages (communication personnelle, 5 mai 2025). C. Chavanne soulève le fait qu'une voiture peut difficilement être partagée si elle est utilisée pour des déplacements pendulaires (communication personnelle, 30 avril 2025). D'autres moyens de transport devraient ainsi pouvoir être mobilisés pour se rendre sur son lieu d'étude ou de travail. De plus, elle soulève certains défis liés à l'AEP : l'organisation entre usager·ères, la confiance nécessaire et la répartition équitable des frais, notamment en cas d'accident (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). Le risque de conflits relationnels est également évoqué à plusieurs reprises (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). M. Pin relate l'existence d'applications, notamment en France, qui permettraient de faciliter le partage des véhicules. Il n'a cependant pas connaissance d'un tel outil en Suisse (communication personnelle, 7 mai 2025).

Concernant la mise sur pied de services d'autopartage tels que Mobility, D. Asséo souligne le frein financier, la collectivité publique devant couvrir la différence entre le chiffre

d'affaires attendu par la société et celui effectivement réalisé (communication personnelle, 5 mai 2025). Un autre obstacle mentionné est la densité de population relativement faible aux F.-M. (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025). Selon S. Parrat, une voiture Mobility avait été placée à proximité de la gare de Saignelégier pendant environ deux ans, avant d'être enlevée en raison de son faible taux d'utilisation (communication personnelle, 29 avril 2025). D. Asséo pointe toutefois le potentiel de complémentarité entre les besoins d'une voiture en autopartage d'une entreprise ou d'une administration publique, qui se concentrent la journée en semaine, et ceux de la population qui surviennent davantage en soirée et le week-end. De plus, le fait d'avoir deux voitures en autopartage plutôt qu'une seule augmenterait, un peu paradoxalement, l'utilisation globale de ce service puisque l'assurance d'avoir un véhicule à disposition est plus grande (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025). M. Pin suggère d'effectuer un travail de promotion de ce type de mobilité, pour permettre une certaine rentabilité économique (communication personnelle, 7 mai 2025).

Selon D. Asséo, « ... *c'est l'exceptionnel qui détermine l'ordinaire*. ». Autrement dit, un petit manque en terme spatial ou temporel dans l'offre de mobilité alternative au TIM peut mener une personne à utiliser une voiture pour l'ensemble de ses déplacements. Dans cette optique, l'autopartage permettrait d'offrir une souplesse pour les déplacements extraordinaires (communication personnelle, 5 mai 2025).

L'AEP soulève plusieurs enjeux relatifs aux responsabilités, notamment en cas d'accident, à la répartition équitable des frais et de la charge fiscale, ainsi que des freins légaux d'un point de vue des assurances, ce qui nécessite vraisemblablement un débat démocratique plus large (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

Le coût à l'achat de véhicules électriques est relevé à plusieurs reprises comme étant un frein à ce type de motorisation (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025).

Un manque de bornes de recharge pour véhicule électrique disponibles dans le district, et notamment sur le lieu de travail, est également mentionné (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025). Certaines communes envisagent l'installation sur leur territoire (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). Au niveau financier, le TCS peut subventionner les bornes des Services

industriels de Delémont ainsi que celles posées par des membres de leur organisation (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025).

3.4.4. SYNTHÈSE

Dans le district des F.-M., la transition vers une mobilité plus durable se heurte à des réalités multiples. Sur le plan de la réduction de la demande de déplacements, un consensus émerge sur la nécessité de rapprocher les lieux d'habitation, d'emploi et de services. Toutefois, cette intention se confronte à la dispersion géographique qui fait aussi le charme de la région, ainsi qu'à des logiques économiques dominantes qui limitent la relocalisation des activités. Si le télétravail et la consommation locale apparaissent comme des leviers pertinents, leur généralisation se heurte à des limites culturelles et organisationnelles.

Du côté du report modal, les TP souffrent d'un manque de fréquence, d'amplitude horaire restreinte et d'un réseau peu maillé en dehors des centres. Ces lacunes, conjuguées à des habitudes ancrées et au désir d'autonomie, limitent leur attractivité. Néanmoins, certains projets comme l'amélioration des cadences ferroviaires d'ici 2027 ou le développement de l'intermodalité vélo – TP offrent des perspectives prometteuses. Pour les trajets de proximité, la mobilité douce bénéficie d'un certain potentiel, mais reste freinée par les conditions météorologiques, la topographie, des infrastructures inadaptées et un manque d'équipement ou d'habitude chez les usager·ères.

Enfin, concernant l'amélioration des pratiques existantes, les véhicules intermédiaires, la mobilité partagée et l'électrification présentent chacun un intérêt reconnu, mais peinent à s'implanter massivement. Les obstacles sont souvent d'ordre culturel, technique ou financier. Le covoiturage reste marginal malgré des infrastructures jugées suffisantes, tandis que les services d'autopartage nécessitent des soutiens publics pour survivre dans un contexte de faible densité. Quant à l'électromobilité, elle pâtit encore du coût élevé des véhicules et de l'insuffisance des infrastructures de recharge.

En somme, si des leviers existent pour favoriser une mobilité plus soutenable dans la région, leur activation dépendra avant tout de choix politiques assumés, d'un accompagnement adapté aux réalités territoriales et d'une évolution progressive des comportements.

3.5. ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Selon l'enquête par questionnaire, plus de la moitié de la population franc-montagnarde serait prête à diminuer son usage de la voiture (catégories rose, jaune et violette). Moins d'un tiers des personnes interrogées ne souhaitent pas modifier leurs pratiques de mobilité actuelles et 18 % sont déjà attentives à la problématique et essaient de maintenir ou réduire une déjà faible voire non-utilisation de la voiture (Figure 52).

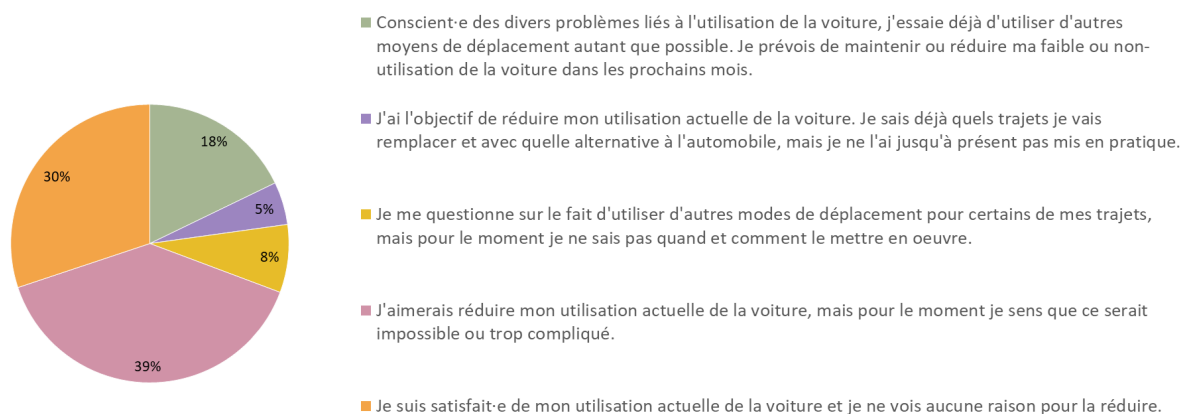


Figure 52 : Disposition au changement de pratique de mobilité des automobilistes (N = 342)

Pour les 44 personnes qui ont répondu « j'ai l'objectif de réduire ... » ou « je me questionne ... », les alternatives envisagées à l'avenir sont, dans cet ordre de priorité : le train (cité par 80 % des répondant·es), la marche (67 %), les TP routiers (39 %) et le covoiturage (18 %).

Un lien de dépendance significatif existe entre la disposition au changement ainsi que le genre (valeur p de 0.04). Ainsi, les femmes sont moins nombreuses qu'attendu statistiquement à avoir répondu « je suis satisfait-e ... » et, à l'inverse, plus d'hommes sont présents dans cette catégorie orange. Aucune relation ne semble exister entre la réponse à cette question et les autres données socio-démographiques récoltées (âge, statut d'activité, formation, localité de domicile).

Selon P. Comte, un mix entre l'augmentation de l'offre et des mesures de marketing permettrait d'engendrer un report modal. Une amélioration brusque de l'offre multimodale, permettant de créer des effets d'annonce, serait le plus efficace pour amener un changement de comportement, mais moins adapté pour la stabilité des finances publiques (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025).

Pour A. Kanimba, le plus important serait d'offrir des alternatives crédibles à la voiture, d'informer la population ainsi que de permettre l'échange continu entre usager·ères et autorités (communication personnelle, 7 mai 2025). Le Conseiller communal insiste sur le fait qu'il faut

« *que les gens comprennent la finalité* », c'est-à-dire qu'un changement de comportement en termes de mobilité permet de faire des économies d'énergie et de réduire les émissions de GES. Il fait le parallèle avec l'installation de panneaux solaires ; celle-ci a été grandement encouragée non seulement par les incitations économiques mises en place, mais aussi par la compréhension populaire de la finalité de production d'énergie. L'adhésion à l'intérêt général de production d'énergie renouvelable a permis d'augmenter le nombre de panneaux solaires sur les toits francs-montagnards. Des incitations économiques seraient également envisageables pour encourager une mobilité plus durable aux F.-M. mais auraient cependant un certain coût (A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025).

Dans ce même ordre d'idée, A. Brahier suggère une opération de communication massive, bien organisée, sur plusieurs années, complétée par un système d'incitations économiques pour obtenir un potentiel changement de comportement (communication personnelle, 5 mai 2025). Il pointe le fait que des efforts importants seraient nécessaires afin de contrer cette « *nature humaine* » qui a tendance à maintenir ses vieilles habitudes. Les changements de comportement devraient ensuite pouvoir être valorisés socialement (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). Cela rejoint les propos de V. Lovis, qui estime que les bénéfices personnels à l'usage des TP ou de la MD (gain de temps de qualité, gain de liberté, meilleure santé mentale et physique, etc.) devraient être mis en avant et qu'une certaine reconnaissance devrait être accordée aux personnes changeant de comportement en matière de mobilité, par exemple en augmentant leur salaire ou en diminuant leur temps de travail (communication personnelle, 28 avril 2025).

La nécessité que les solutions de mobilité pensées durent dans le temps, afin d'obtenir un changement de comportement, est également exprimée (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). Cela rejoint le constat de S. Parrat qui estime qu'il faudra un certain temps pour que les mentalités de la population franc-montagnarde changent en termes de mobilité (communication personnelle, 29 avril 2025). M. Pin constate que ce temps nécessaire au changement de comportement demandera vraisemblablement une « *assise financière ... assez conséquente* » (communication personnelle, 7 mai 2025).

A. Brahier souligne la complexité des changements de comportement :

« Il faut presque s'entourer de spin doctor pour espérer avoir un effet un peu plus global que quelques personnes qui étaient déjà motivées mais qui attendaient juste la petite étincelle pour faire quelque chose » (communication personnelle, 5 mai 2025).

Néanmoins, les jeunes sont identifié·es comme potentiel groupe-cible plus facile et intéressant à atteindre (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025 ; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025). De même, les quelques changements importants dans la vie, tels qu'un déménagement ou la naissance du premier enfant, seraient des moments à privilégier pour la communication. Il s'agirait par ailleurs de mesures relativement peu onéreuses à mettre en place (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). Si de l'argent public est investi dans ce type d'opération, les effets sur le moyen et long terme devraient toutefois être mesurables, ce qui peut engendrer des complications et des coûts (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025).

À plusieurs reprises, les habitudes sont mentionnées comme frein au changement de comportement (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). La paresse est également évoquée par deux personnes interrogées (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). En outre, certains biais cognitifs liés aux représentations sont identifiés comme frein au report modal (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025). V. Lovis remarque également que la voiture constitue pour certain·es un « *objet porteur de signification sociale* » (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

Finalement, la nécessité de la voiture aux F.-M., notamment dans certaines localités, est mise en avant dans différents entretiens (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025). Et puis, selon D. Asséo, dès le moment où les gens possèdent une voiture, ils l'utiliseront; la motorisation mène à l'usage : « *Les coûts fixes sont tels que c'est du gaspillage qu'elle reste devant le garage.* » (communication personnelle, 5 mai 2025).

3.5.1. RESTRICTIONS LIÉES AUX TIM

Les personnes interrogées sont généralement défavorables à l'instauration de mesures de restriction du trafic motorisé. C. Chavanne relève les inégalités sociales pouvant découler de l'instauration d'une taxe sur le carburant et la captivité de certaines personnes à leur

automobile (communication personnelle, 30 avril 2025). V. Lovis estime quant à lui que les coûts liés à l'usage des TIM ne peuvent être entièrement reportés sur les automobilistes – ce qui, selon lui, devrait être le cas – que si des alternatives accessibles et efficaces existent. Cela rejoint les propos de P.-A. Fueg, qui attire l'attention sur le fait que des mesures de restriction du trafic ne peuvent engendrer un report modal que si des alternatives crédibles au TIM existent, ce qui n'est pas forcément le cas aux F.-M. (communication personnelle, 5 mai 2025). De plus, il considère que des mesures de restrictions du TIM pourraient être instaurées si elles s'insèrent dans une politique plus large :

« On ne peut pas commencer de dire « on vous enlève des places de stationnement » par pure idéologie ; il faut que l'alternative soit là, il faut qu'il y ait un projet politique derrière, il faut qu'il y ait une ambition et il faut que ça soit fait de manière échelonnée et puis de manière progressive. » (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

La faisabilité d'instaurer des mesures de restriction du trafic est également questionnée, en raison du pouvoir du lobby pétrolier et automobile (M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025) ainsi que de la possibilité actuellement aux F.-M. de stationner son véhicule n'importe où (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). S. Parrat mentionne tout de même l'instauration prévue d'une tarification du stationnement sur la place Juventuti, située en face de la gare à Saignelégier, qui sera réaménagée (communication personnelle, 29 avril 2025). Pour les autres places de parc du village, une réflexion est en cours sur l'homologation des zones bleues actuelles, de manière à permettre un contrôle, bien que cela ne soit pas une priorité en raison de l'absence de problème de stationnement sur le territoire communal et parce-que *« le but c'est pas de faire la police »* (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). En outre, un potentiel de limitation des places de stationnement semble exister au niveau des politiques d'entreprise (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025).

La plupart des personnes interviewées s'accordent toutefois sur l'efficacité des mesures liées à la restriction du trafic automobile :

« ... je pense que tant qu'on n'arrivera pas avec des limitations qui viennent d'une vision globale en disant « Vous pouvez pas produire plus que tant de CO₂, puis donc votre quota de CO₂ pour ce mois est épuisé, vous pouvez plus aller en week-end en voiture jusqu'à Zermatt », à ce moment-là, ils ne le feront pas. Par contre, si on leur dit, « Oui, allez à Zermatt, en voiture, mais ça fait quand même beaucoup de CO₂ », les gens s'en

foutent complètement. Dans le sens, ce n'est pas qu'ils s'en foutent, si vous parlez de ça, tout le monde dira qu'il est très préoccupé par le fait qu'on n'arrive pas à atteindre les objectifs de Paris. Mais après, dans le quotidien, on est schizophrène par rapport à ça. » (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025).

« Tant que le prix de l'essence n'est pas hyper élevé, les gens ils seront pas incités à trouver d'autres solutions » (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025)

« Il y a encore un peu trop cet esprit de prendre la voiture, vraisemblablement parce qu'on n'a pas de problème de place de parc, ou très peu. » (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025)

Les zones de modération du trafic sont généralement plus appréciées des communes, mais sont davantage perçues comme un moyen de sécuriser les flux piétonniers que de limiter le trafic automobile. De plus, comme le souligne C. Chavanne, les limitations de vitesse instaurées ne sont pas forcément respectées (communication personnelle, 30 avril 2025).

3.5.2. SYNTHÈSE

Une majorité des habitant·es des F.-M. se montrent favorables à une réduction de leur usage de la voiture, que ce soit par conviction, intention déclarée ou questionnement en cours. Seule une minorité affirme ne pas envisager de changement. Le train, la marche, les TP routiers et le covoiturage figurent parmi les principales alternatives envisagées.

La disposition à modifier ses pratiques varie selon le genre : les femmes apparaissent plus ouvertes au changement, tandis que les hommes sont surreprésentés parmi celles et ceux se déclarant satisfaits de leur usage actuel.

Les entretiens menés soulignent qu'un changement durable nécessite plus qu'une offre de mobilité élargie ; il s'agit aussi de mobiliser des leviers psychologiques, sociaux et économiques. Des incitations financières, une communication claire sur les bénéfices individuels et collectifs, ainsi que la valorisation sociale des comportements exemplaires sont évoquées comme pistes à privilégier. Toutefois, la modification des habitudes reste un défi complexe, freinée par des inerties culturelles, des biais cognitifs et une forte symbolique attachée à la voiture.

Les mesures de restriction du trafic motorisé suscitent davantage de réserve. Si leur efficacité est reconnue, leur mise en œuvre ne semble acceptable qu'à condition d'être progressive, équitable, et accompagnée d'alternatives viables.

3.6. GOUVERNANCE

Pour imaginer et valoriser les solutions de mobilité en milieu rural, Peycheraud et al. (2024) soulignent l'importance d'identifier les initiatives formelles et informelles, ainsi que de coordonner les différentes parties prenantes entre elles ainsi qu'avec les personnes ou structures externes au territoire.

Cette partie tente d'identifier les acteur·rices influent·es de la mobilité dans un milieu rural tel que celui des F.-M. et leurs différents rôles. Elle s'appuie principalement sur les dix entretiens semi-directifs menés dans le cadre de cette recherche.

Un manque de communication global entre les différent·es acteur·rices est notable, notamment entre prestataires de transport (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025), entre les communes et le Canton (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025), entre les différentes communes (A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025) ainsi qu'entre associations actives dans le domaine de la mobilité (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025).

Selon P.-A. Fueg, un outil permettant d'avoir une vision politique globale de la mobilité sur le long terme, notamment au niveau cantonal, ferait défaut : « *En termes d'aménagement du territoire, on force les communes à réfléchir ensemble. Mais le raisonnement en termes de mobilité, c'est l'agglo, point.* ». Mentionnant l'exemple du report d'une partie des flux d'une route passée en zone 30 km / h sur une rue adjacente, il pointe l'importance de coordonner les actions entre elles au niveau mobilité (communication personnelle, 5 mai 2025).

3.6.1. LE CANTON

La Section de la mobilité et des transports du Canton du Jura s'occupe traditionnellement de la planification à court, moyen et long terme et de la commande de l'offre de TP, en collaboration avec la Confédération et les cantons voisins (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025). Outre ce volet relatif aux TP, elle a également des compétences en matière de stationnement (à travers l'application de dispositions légales lors de la création de nouveaux bâtiments ou de nouvelles zones), de gestion des réseaux de mobilité douce (en planifiant notamment les réseaux cyclables au moyen du PSIC et en assurant l'entretien des réseaux sur le terrain au travers de mandats de prestations), ainsi que dans la supervision et la coordination du transport scolaire avec l'offre de TP (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

Entre le responsable du Plan Climat Jura, A. Brahier, et le Service de la Mobilité, les tâches ont été réparties de manière informelle. A. Brahier apporterait essentiellement un appui ponctuel pour certains éléments dans le domaine de la décarbonation (communication personnelle, 5 mai 2025). Les mesures en lien avec la mobilité dans le Plan Climat n'ont cependant pas encore pu être développées en raison d'un blocage politique au moment de l'adoption du Fond climat au Parlement (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025).

En raison de la faible densité de population mais également de moyens humains et financiers limités, un manque de connaissances dans le domaine de la mobilité est relevé (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025).

3.6.2. LES COMMUNES

Du fait de leur petite taille, les communes des F.-M. ne possèdent généralement pas de compétences professionnelles en mobilité (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025). C'est ce que confirme R. Cortesi :

« ... l'exécutif, c'est vraiment un exécutif, c'est-à-dire qu'il y a peu de vision. ... On est tous des miliciens qui devons prendre notre temps à côté de notre boulot, on n'est pas des spécialistes » (communication personnelle, 30 avril 2025).

Ainsi, les communes seraient généralement gérées à la manière d'un foyer, se confinant au maintien de finances stables (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025). C. Chavanne explique : *« ... dans un petit Conseil comme ça, on se pose pas trop de questions par rapport à ça. »* (communication personnelle, 30 avril 2025). Les communes n'ont de ce fait pas forcément connaissance de l'état actuel des mobilités, des enjeux ainsi que de leur marge de manœuvre en la matière. Ce qui explique possiblement le fait que *« les communes se manifestent relativement peu »* concernant l'offre de TP (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

Une implication différente est cependant notable en fonction des communes. Par exemple, la Commune des Bois dit promouvoir la mobilité douce et le train auprès de sa population ainsi que le covoiturage auprès des entreprises. De même, elle profite de manifestations pour sensibiliser à une mobilité plus durable (A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025). Lors de la révision de son PAL, la Commune de Lajoux a mené une réflexion autour de la densification et l'accessibilité en TP des zones à bâtir (R. Cortesi, communication

personnelle, 30 avril 2025). À Saignelégier, le partage équitable de la voirie entre mobilité douce et TIM est réfléchi à l'occasion de chaque réaménagement de rue (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). Des disparités en termes de ressources financières à disposition des communes sont également relevées (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025).

Pour A. Kanimba, une vision globale commune aux différentes communes manquerait :

« ... je pense qu'entre communes, on pourrait avoir une politique commune. Elle est commune parce qu'elle vient du canton. Mais on peut faire une certaine synergie, par exemple Le Noirmont ou Saignelégier, qui ont des implantations de zones industrielles, là on peut faire quelque chose. » (communication personnelle, 7 mai 2025).

Des décisions politiques sont prises au sein des communes pour allouer « correctement » leurs ressources. L'investissement dans des solutions de mobilité durables nécessite donc un consensus politique qu'il n'est pas toujours évident d'obtenir, même dans des petites communes :

« ... si on pouvait tous être d'accord pour le même projet, peut-être que ça pourrait venir d'une collectivité mais souvent on a affaire à des collègues qui pourraient dire « non, mais c'est trop compliqué », c'est trop ceci, c'est trop cela, ce qui revient en fait à en avoir une initiative privée finalement. Parce que pour lancer des choses comme ça, il faut pouvoir tous tirer à la même corde ... » (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025)

En raison de capacités financières parfois limitées, les communes doivent d'autant plus justifier toute dépense publique : *« ... certains citoyens pourraient vous dire : « Mais au lieu d'investir là-dedans, on pourrait déjà investir aussi dans d'autres choses. »* (M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025).

Finalement, la marge de manœuvre réelle des communes dans le domaine de la mobilité est questionnée, notamment pour agir sur les routes cantonales qui concentrent la majorité du trafic automobile et ainsi les principaux enjeux (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025).

3.6.3. LES PRESTATAIRES DE TRANSPORT

Comme l'explique P. Comte, les prestataires de transport comme CarPostal réagissent à une commande d'un·e client·e, généralement le Canton, évaluent les coûts et organisent le

transport en question. Cependant, ils peuvent également être force de proposition s'ils voient des améliorations ou synergies possibles. Aux F.-M., toutefois, la marge de manœuvre est limitée en raison du faible potentiel de voyageur·euses et des budgets cantonaux restreints (communication personnelle, 22 mai 2025).

3.6.4. LES ASSOCIATIONS DE TRANSPORT

Les associations de transport ont notamment un rôle de lobby politique (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025). Selon P.-A. Fueg, le lobby en faveur du vélo ne serait pas assez fort, ce qui briderait les investissements cantonaux conséquents dans le domaine (communication personnelle, 5 mai 2025). Il semblerait que Pro Velo promeuve davantage le mode de vie lié à l'usage du vélo, l'utilisation du vélo coûte que coûte, plutôt que le développement d'infrastructures cyclables sécurisées et que l'ATE ne sache pas se positionner par rapport à l'empiètement de nouvelles pistes cyclables sur des terrains agricoles (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025).

Un manque de discussion entre les différentes associations qui traitent de la mobilité est relevé par P.-A. Fueg (communication personnelle, 5 mai 2025). Pour lui, le TCS serait la seule association à avoir une vision globale de la mobilité dans le Canton : « *Pour l'instant, les associations type ATE ou Pro Vélo ont une vision trop ciblée, pas assez généraliste* » (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025).

Le TCS est consulté par le Canton lors de changements routiers importants (mise en zone 30, transformation d'un carrefour, etc.) (P.-A. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025). Ayant pour principal objectif d'encourager le report modal, L'ATE, quant à elle, dit ne pas avoir beaucoup d'influence au niveau cantonal, d'autant plus en raison des finances restreintes de celui-ci. Avec les communes, l'association entretient des relations plus ou moins bonnes en fonction de leur intérêt à collaborer. La plus grande marge de manœuvre de l'ATE se situerait toutefois au niveau des entreprises qui sont d'accord de mener des actions en faveur d'une mobilité moins axée sur la voiture. L'ATE Jura déplore toutefois un manque de consultation des entreprises et des communes de leur association, qui n'est pas encore considérée en tant qu'experte dans le domaine (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025).

Le TCS mène également certaines activités de sensibilisation auprès de ses membres. Par exemple, il était à l'origine du SnowUp, une version hivernale du SlowUp, qui avait pour ambition de sensibiliser aux mobilités douces en hiver. Cette manifestation ne se tient plus

aujourd'hui en raison de l'organisation conséquente qu'elle demandait et des ressources humaines qui se sont essouffées (P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025).

3.6.5. LE PARC DU DOUBS

Du fait de sa proximité avec différent·es acteur·rices (la population, les milieux touristiques, les communes, les élèves et parents d'élèves, etc.), le Parc semble pouvoir jouer un rôle de coordination (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025) et de renfort des initiatives « *qui vont dans le bon sens au niveau mobilité* » (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). V. Lovis parle de fédérer les membres constitutifs du Parc – cantons, communes, Confédération, entreprises et particuliers – autour de projets visant un report modal et le développement d'alternatives aux TIM (communication personnelle, 28 avril 2025).

Sous l'impulsion de l'ATE Jura, une Commission Mobilité et transports existe depuis 2023, constituée du Parc du Doubs, de CarPostal, de l'ATE Jura, des CJ, de TransN et d'arcjurassien.ch. Elle a justement pour objectif d'échanger des informations, mais également de proposer de nouveaux projets, potentiellement soutenus par la Confédération et les cantons (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025). Les membres de la commission ne se sont toutefois réunis que deux fois depuis son instauration.

Plusieurs personnes proposent que le Parc du Doubs étudie et propose des solutions en lien avec la mobilité durable (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). A. Brahier suggère également qu'il apporte l'expertise qui manque. Dans cette optique, il envisage un partenariat avec le Parc pour mesurer les effets sur le moyen et long terme de l'instauration de mesures liées à la mobilité, les changements de comportement effectifs, afin de bénéficier de la proximité du Parc avec la population et des outils qu'il possède peut-être déjà (communication personnelle, 5 mai 2025).

Un rôle de communication est également fréquemment évoqué (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025; A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025) et d'exemplarité du Parc (P. Comte, communication personnelle, 22 mai 2025).

En outre, D. Asséo suggère que le Parc profite de sa proximité avec le tissu régional pour trouver des financements locaux pérennes à des solutions de mobilité plus légères, originales. R. Cortesi dit d'ailleurs que l'aspect financier est le principal frein évoqué par les communes

pour mener des actions, c'est pourquoi il suggère une aide du Parc, non seulement dans les parties « expertise », mais aussi après, dans la mise en pratique des mesures qu'il suggère :

« ... peut-être qu'il y a quelque chose à faire du côté du Parc pour être un peu plus proactif, aller un peu stimuler les communes, peut-être leur proposer une rencontre pour initier des projets ou des choses comme ça » (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025).

C. Chavanne souligne les atouts que possède le Parc pour promouvoir des mobilités plus durables aux F.-M. : une certaine marge financière dans les projets financés par la Confédération, une reconnaissance de la part du Canton et de la Confédération ainsi qu'un « consensus politique » (il n'a pas à combattre pour mettre en place des projets de mobilité durable) (communication personnelle, 30 avril 2025).

Pour M. Pin, le Parc devrait s'associer au Canton afin d'avoir l'écoute des communes membres (communication personnelle, 7 mai 2025). P.-A. Fuego trouve au contraire intéressant d'amener une vision qui vient de la base, et non de l'Etat, afin de coordonner les acteur·rices et être force de proposition. De plus, il remarque que les actions étatiques sont très liées à des budgets, ce qui les rend parfois peu cohérentes. Le Parc pourrait ainsi amener cette cohérence entre les différentes mesures mises en place, une vision globale (communication personnelle, 5 mai 2025).

Pour V. Lovis, le Parc du Doubs pourrait jouer le rôle « *d'interlocuteur de premier recours* » des communes pour tous les projets qui concernent l'aménagement du territoire et la mobilité (communication personnelle, 28 avril 2025).

3.6.6. LES AUTRES ACTEUR·RICES

Au-delà des partenaires territoriaux, le potentiel des entreprises est fréquemment mis en avant dans les entretiens (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025; C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; P.-A. Fuego, communication personnelle, 5 mai 2025; A. Kanimba, communication personnelle, 7 mai 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025). La mobilité pendulaire d'entreprise pourrait ainsi être organisée via le covoiturage ou la mise en place de bus d'entreprise, comme cela s'est déjà fait à l'époque (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025; S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025; M. Pin, communication personnelle, 7 mai 2025), étant donné qu'il s'agit de « *flux importants à des heures précises* » (A. Brahier,

communication personnelle, 5 mai 2025). M. Pin évoque une entreprise implantée aux Breuleux qui utilise une application pour faciliter le covoiturage auprès de ses employé·es (communication personnelle, 7 mai 2025). L'instauration de l'horaire libre constitue toutefois un obstacle à cette mutualisation des déplacements pendulaires (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025). D. Asséo pointe l'intérêt des entreprises à développer ce type de mobilité alternative au TIM, dans un souci de réduction de l'emprise spatiale de leur parking et de responsabilité environnementale des entreprises, valorisable voire parfois exigée par les mandant·es ou les groupes (communication personnelle, 5 mai 2025). L'exemple d'une entreprise en Ajoie qui permet à ses employé·es de valoriser leur temps de trajet en MD ou en TP comme du temps de travail est mentionné à plusieurs reprises (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025; V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025). Au-delà de cette mesure ciblée, l'entreprise aurait également mis en place des infrastructures sur les sites de l'entreprise propice à l'usage du vélo (abris-vélo sécurisés à l'abri des intempéries et vestiaires) et accorderait un prêt à ses employé·es pour l'achat d'un vélo – électrique ou non. Aux F.-M., des arrangements ont été convenus entre les entreprises qui ont prévu de s'implanter dans la zone d'activité d'intérêt cantonale (ZAIC) du Noirmont et l'ATE pour favoriser la MD et les TP (V. Lovis, communication personnelle, 28 avril 2025). M. Pin pense toutefois que le Canton a un rôle de coordination, voire de soutien de ces différentes actions à jouer (communication personnelle, 7 mai 2025). Prenant l'exemple de la Vallée de Joux, où le covoiturage fonctionne davantage, P.-A. Fueg évoque les plans de mobilité comme outil cantonal en la matière (communication personnelle, 5 mai 2025).

Les entreprises privées qui ont un intérêt économique au développement de mobilités plus durables dans les F.-M., par exemple les détaillants de cycles, sont également des populations susceptibles de développer et / ou de soutenir des solutions innovantes (A. Brahier, communication personnelle, 5 mai 2025). Elles peuvent également avoir des compétences professionnelles et / ou des outils à disposition qui limitent leurs frais de gestion dans le lancement d'initiative de mobilité alternative, tandis que le secteur public se verrait dans l'obligation de mandater à l'externe (S. Parrat, communication personnelle, 29 avril 2025).

Dans le domaine des TP, la Confédération joue également un rôle important puisqu'elle en finance les 74 % dans le Jura, après déduction des contributions des usager·ères. Les Cantons voisins, Berne et Neuchâtel, sont également des partenaires pour le développement des TP, notamment dans les F.-M. (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

Sur le plan de la MD, certaines associations – notamment JuraRando pour les réseaux pédestres et de VTT – sont mandatées par le Canton pour entretenir le réseau sur le terrain (D. Asséo, communication personnelle, 5 mai 2025).

Finalement, A. Brahier remarque que les usager·ères de mobilités alternatives à la voiture individuelle perçoivent davantage les bénéfices de ce type de mobilité, notamment en ce qui concerne la MD, et peuvent être à l'origine de solutions innovantes (communication personnelle, 5 mai 2025).

3.6.7. SYNTHÈSE

La gouvernance de la mobilité dans les F.-M. repose sur une diversité d'acteurs dont les rôles, les ressources et les marges de manœuvre varient considérablement. Le Canton, bien qu'en charge de la planification et de l'offre de TP, fait face à des limites structurelles en matière de moyens et de coordination, notamment avec les communes. Ces dernières, souvent peu outillées techniquement, gèrent la mobilité de manière pragmatique, en fonction de leurs ressources et des sensibilités locales.

Le manque de coordination est un point récurrent, relevé tant entre les communes qu'entre les prestataires, associations ou niveaux institutionnels. Certains territoires, comme à Saignelégier ou aux Bois, tentent toutefois des approches plus proactives. Le Parc du Doubs, en tant qu'acteur transversal et reconnu, pourrait jouer un rôle de catalyseur en matière de coordination, d'expertise et de communication, à condition d'assumer une position plus structurante.

Les associations, malgré leur engagement, souffrent d'un manque d'influence politique, de ressources ou d'une vision parfois trop sectorielle. À l'inverse, des entreprises locales montrent un potentiel certain pour organiser des formes alternatives de mobilité, notamment en mutualisant les déplacements pendulaires ou en aménageant des infrastructures favorables à la mobilité douce. Enfin, les usager·ères peuvent également amener des solutions, à condition d'être écouté·es et soutenu·es dans leurs initiatives.

Dans l'ensemble, la gouvernance de la mobilité apparaît morcelée, freinée par le cloisonnement, mais aussi pleine de possibilités si les acteur·rices parviennent à mieux articuler leurs efforts autour d'une vision commune.

4^{ÈME} PARTIE – DISCUSSION

Les résultats obtenus permettent d'évaluer dans quelle mesure les leviers de décarbonation des mobilités identifiés dans la littérature — réduction de la demande de déplacements, report modal et amélioration des pratiques existantes — trouvent une traduction concrète dans le territoire rural du district des F.-M. Ce travail révèle une réalité complexe, marquée par des déterminants structurels lourds, mais aussi par certaines marges d'action.

4.1. CONCORDANCES ET DISCORDANCES AVEC LES HYPOTHÈSES

Les hypothèses formulées en amont semblent en majeure partie confirmées par les résultats. Les mobilités quotidiennes des habitant·es des F.-M. sont largement contraintes par un contexte territorial et organisationnel où la voiture individuelle s'impose comme norme, voire comme condition de participation à la vie sociale et économique. La prédominance des TIM n'est pas seulement visible dans les chiffres ; elle se manifeste aussi dans les discours, les habitudes, et les représentations sociales, jusqu'à parfois rendre impensable l'idée même d'un quotidien sans voiture.

La première hypothèse — celle d'un caractère contraint de l'usage de l'automobile, en raison d'une offre alternative insuffisante — se voit largement confirmée. L'analyse territoriale met en évidence une offre de TP relativement peu adaptée aux besoins des usager·ères : fréquence insuffisante, manque d'amplitude horaire, desserte partielle du territoire. Par ailleurs, ce constat est renforcé par l'indicateur de desserte de l'ARE, qui exclut une grande partie des habitations franc-montagnardes de toute zone considérée comme étant desservie en TP. Dès lors, pour de nombreuses personnes, la voiture ne relève pas d'un choix mais d'une nécessité. De même, les voies cyclables existantes ont davantage été conçues à des fins touristiques ou de loisirs que pour les déplacements quotidiens, malgré une relative satisfaction de la population en termes d'infrastructures piétonnes, il semblerait que les cheminements piétons à l'intérieur des localités puissent être améliorés.

Cette contrainte modale est particulièrement marquée pour certains types de trajets « obligatoires », comme les déplacements liés au travail, aux études ou aux activités d'achats. Il apparaît, par exemple, que les habitant·es de la Courtine ont systématiquement recours à la voiture pour leurs courses. Dans certaines localités, comme à Lajoux, la possibilité de vivre sans voiture semble tout simplement inconcevable (R. Cortesi, communication personnelle, 30 avril 2025). Le lieu de résidence constitue ainsi un facteur déterminant dans le recours à

l'automobile, confirmant l'idée que les pratiques de mobilité ne se comprennent qu'en lien étroit avec les structures spatiales.

La deuxième hypothèse portait sur le rôle des représentations sociales et des habitudes comme freins à l'adoption de solutions plus durables. Elle est également confirmée, en particulier dans le cas du covoiturage, de l'autopartage ou des véhicules dits « intermédiaires ». Même lorsque ces solutions existent, elles ne sont pas spontanément envisagées ou adoptées. L'expérience « éco-pouce » du Parc Chasseral en fournit un exemple parlant : bien que le dispositif ait été mis en place pour répondre à des besoins réels, son appropriation est restée limitée. Les entretiens montrent que malgré l'existence de ces solutions alternatives aux TIM, leur usage reste très limité. L'adhésion aux modes alternatifs ne paraît donc pas seulement dépendre de leur disponibilité sur le territoire, mais également de leur perception par la population.

Les entretiens avec les représentant·es politiques renforcent cette idée : une ambivalence personnelle ressort parfois à ces alternatives. Ainsi, lorsque la question d'une augmentation des cadences de TP est évoquée, la réaction d'une conseillère communale est révélatrice : *« Et moi, est-ce que, s'il y en avait plus, est-ce que j'irais à l'école en bus par exemple ? ... Est-ce que j'irais plus volontiers faire mes achats à Saignelégier en bus si les horaires correspondaient ? Ça, je ne sais pas. »* (C. Chavanne, communication personnelle, 30 avril 2025). Ces hésitations reflètent une difficulté à se projeter dans des usages différents, même en présence d'une offre améliorée.

La troisième hypothèse, selon laquelle un ensemble coordonné de mesures pourrait amorcer une réduction de l'usage des TIM, se vérifie partiellement. Les résultats du questionnaire montrent qu'une proportion significative de la population envisage des changements de pratiques, notamment en faveur des TP et du VAE. L'intérêt pour une amélioration de l'offre est clair, en particulier en ce qui concerne une fréquence minimale à la demi-heure et l'extension des horaires en soirée. Les incitations économiques à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle suscitent un certain intérêt chez les répondant·es, même si les personnes interviewées s'en montrent plus réservées, bien que ce levier soit également identifié. Quant aux campagnes de sensibilisation, elles ne paraissent pas particulièrement convaincre la population franc-montagnarde, mais les personnes interviewées y voient un potentiel en mettant en avant des bénéfices concrets et individuels (santé, économies, bien-être). Dans tous les cas, l'importance d'une approche coordonnée, pensée à l'échelle du territoire et adaptée aux spécificités locales, ressort des entretiens.

Enfin, la dernière hypothèse concernait le rôle du Parc du Doubs. Bien qu'encore peu engagé sur les questions de mobilité, celui-ci semble disposer d'un réel potentiel d'action pour favoriser des mobilités plus durables sur le territoire franc-montagnard. Plusieurs éléments convergent vers cette idée. D'abord, sa proximité avec le tissu local lui donne une légitimité pour initier un dialogue entre communes, citoyen·nes, et autres acteur·rices. Ensuite, son rôle d'interface pourrait permettre de pallier le manque de professionnalisation des petites communes, en apportant une compétence mobilité et en mettant en avant les financements mobilisables. C'est d'ailleurs ce qui est fait dans d'autres Parcs suisses (H. Premand, communication personnelle, 12 juin 2025). Enfin, le Parc pourrait renforcer la visibilité et la crédibilité des expérimentations locales de mobilité durable.

4.2. LIMITES DE L'ÉTUDE

Cette étude présente plusieurs limites qu'il convient d'explicitier. Le questionnaire, tout d'abord, a été diffusé en partie auprès de mon entourage, et plusieurs membres d'un même ménage ont parfois répondu. Ce biais, bien que partiellement compensé par la taille globale de l'échantillon, pourrait avoir amené une tonalité plus réflexive ou favorable au changement. Toutefois, certains résultats du questionnaire se retrouvent au niveau fédéral, tel que le nombre de VAE par ménage en milieu rural (OFS & ARE, 2023a).

Par ailleurs, la sélection des thèmes abordés dans le questionnaire et les entretiens constitue un autre biais potentiel. Certaines thématiques, comme l'électrification des véhicules, ont été peu explorées, à la fois par choix méthodologique et par cohérence avec la revue de littérature. Ce cadrage a pu limiter l'émergence spontanée de certaines idées chez les participant·es.

Enfin, comme toute enquête fondée sur des déclarations, les résultats doivent être interprétés avec prudence. Il existe probablement un écart entre les intentions exprimées et les comportements réels. De plus, les déclarations dans les entretiens peuvent avoir été influencées par mes attentes implicites, phénomène connu sous le terme de « biais de désirabilité sociale » (Dompnier, s. d.).

Pour renforcer la robustesse de l'étude, plusieurs améliorations peuvent être envisagées. Un échantillon choisi, plus diversifié, permettrait de mieux représenter la population du district. L'utilisation de données davantage objectives (trajectoires GPS, relevés d'usage, observations) pourrait compléter les déclarations. Enfin, il pourrait être pertinent de tester

certaines pistes directement sur le terrain, via des projets pilotes coconstruits avec les habitant·es et les communes.

CONCLUSIONS

Cette recherche s'attachait à explorer les manières de rendre plus durables les mobilités quotidiennes des habitant·es d'une région rurale, le district des F.-M. À partir d'un cadre conceptuel mobilisant les trois piliers classiques de la transition des mobilités — diminution de la demande de déplacements, report modal et amélioration des pratiques existantes — ce travail a cherché à comprendre quelles stratégies peuvent être mobilisées dans un espace marqué par une forte dépendance à la voiture individuelle et des distances journalières importantes.

Essayant de combler la faible représentativité des statistiques disponibles pour le territoire concerné à l'échelle fédérale, une enquête par questionnaire (375 répondant·es) a tout d'abord été menée auprès de la population afin de connaître son équipement en termes de mobilité, ses pratiques ainsi que ses opinions. Des entretiens semi-directifs avec des acteur·rices influent·es de la mobilité sur le territoire ont ensuite permis de développer les freins et leviers d'actions pour développer des mobilités quotidiennes plus durables. Cette démarche méthodologique, mêlant méthodes quantitatives et qualitatives, a permis d'obtenir une vision d'ensemble des mobilités, des contraintes structurelles, des freins et des leviers d'action.

Pour résumer les principaux apports de ce travail, les résultats démontrent que, malgré le fait que la voiture reste perçue comme incontournable dans bien des cas, les leviers de transition ne sont pas absents. En particulier, une marge de manœuvre importante semble exister au niveau du développement de l'usage du vélo ainsi que de sa combinaison avec les TP. La possession d'un véhicule motorisé menant généralement à son usage régulier, des solutions flexibles devraient être mises à disposition de la population pour combler les lacunes du système de mobilité alternatif aux TIM, telles que des véhicules en autopartage. En outre, une meilleure communication entre les différent·es acteur·rices de la mobilité sur le territoire ainsi qu'un appui des communes et des particuliers pour mettre en place des solutions innovantes pourraient favoriser le développement de pratiques de mobilité plus durables.

Ces résultats confirment plusieurs apports de la littérature sur les mobilités rurales — notamment les effets du faible maillage territorial et de la dispersion de l'habitat — mais révèlent aussi certaines spécificités : une faible dimension symbolique attachée à la voiture, un certain intérêt pour des solutions partagées et une aptitude au changement de pratiques de mobilité importante.

5.1. RECOMMANDATIONS OPÉRATIONNELLES

Au-delà des constats, cette recherche permet de formuler plusieurs recommandations opérationnelles, orientées sur le court et moyen terme, à destination des collectivités territoriales et notamment du Parc naturel régional du Doubs :

1. Offrir des alternatives crédibles aux TIM pour toutes et tous

Pour permettre un réel changement de pratiques en termes de mobilité, des alternatives crédibles à la voiture individuelle doivent exister. La motorisation menant à l'usage, des solutions seraient nécessaires pour pouvoir permettre à la majorité de la population de se passer complètement des TIM sur le territoire. Une certaine souplesse permise par la voiture – tant en termes de complément horaire, spatial ou encore pour transporter du matériel et / ou des personnes – peut être offerte par la mise à disposition de véhicules en autopartage, comblant ce chaînon manquant à une mobilité durable en milieu rural. Dans un souci d'équité, une attention particulière devrait être portée pour offrir des alternatives aux personnes âgées et celles à mobilité réduite, ainsi qu'à toutes les localités.

2. Développer l'usage du vélo

Autant par l'analyse de l'équipement des ménages (près d'une personne sur deux possède un vélo en état de fonctionner et une personne sur quatre détient un VAE) qu'au travers des entretiens, le potentiel du vélo, à assistance électrique ou non, ressort clairement. Le point central pour encourager cette pratique semble résider dans l'amélioration des infrastructures cyclables, avec une attention particulière portée aux liaisons structurantes entre villages. Certaines mesures relativement simples peuvent probablement être mises en place, telles que l'instauration systématique de contre-sens cyclables. Les communes pourraient avoir besoin d'un appui technique pour améliorer leur réseau et notamment sécuriser les points les plus importants. Ce travail nécessite vraisemblablement de renforcer le dialogue avec les propriétaires fonciers, d'établir des médiations si nécessaire, et de mobiliser les outils juridiques existants pour faciliter les aménagements. En outre, un travail auprès des entreprises peut être envisagé, notamment pour développer des parkings accueillants et offrir la possibilité de se doucher sur le lieu de travail.

3. Faire expérimenter les alternatives aux TIM

Dans les F.-M., rares sont les personnes qui ont déjà eu l'occasion de tester des plateformes de covoiturage ou de véhicules en libre-service. De même, comme le montre l'enquête, près d'une personne sur deux ne possède aucun abonnement de TP. Or, sans abonnement, la barrière du coût devient dissuasive, et l'usage des TP reste marginal. Imaginer des dispositifs incitatifs ou des actions de communication ciblées, en collaboration avec des acteurs comme L'Esprit mobile, la cellule de promotion des TP jurassiens, pourrait ouvrir de nouvelles perspectives. L'appropriation locale de campagnes de promotion telles que « Bike to work » peut également être une piste intéressante à suivre, comme cela a été fait avec succès dans le Parc Gruyère Pays-d'Enhaut (Y. Baechler, communication personnelle, 28 mai 2025). Il ne s'agit pas seulement d'informer, mais de faire essayer, de lever les doutes.

4. Faciliter le covoiturage et l'autopartage

Le covoiturage et l'AEP reposent sur une logique simple : tirer parti de ce qui existe déjà, notamment les véhicules en circulation. Pour en faciliter l'usage, il serait utile de mieux faire connaître, ou de développer, les outils numériques qui permettent d'organiser ces pratiques au quotidien. Il serait également envisageable de matérialiser leur présence sur le territoire — par exemple, à travers des aires dédiées et visibles. Pour l'autopartage, il conviendrait d'explorer les collaborations « gagnant-gagnant » qui pourraient être mises en place avec des entreprises locales. Par exemple, il serait envisageable qu'une entreprise mette à disposition de la population ses véhicules en dehors des heures de travail. En outre, des partenariats peuvent également être envisagés pour mettre en place un service d'autopartage, par exemple avec la Raiffeisen (pour une voiture Mobility) ou des fournisseurs d'énergie locaux, selon ce qui a déjà été expérimenté ailleurs (Y. Baechler, communication personnelle, 28 mai 2025).

5. Rendre plus lisible l'offre existante et ses bénéfices

Renforcer la visibilité de l'offre de mobilité alternative constitue une mesure à la fois accessible et structurante. Une stratégie de transition efficace passe également par une mise en lumière des bénéfices personnels en matière notamment de temps de parcours, de coût, ou encore de santé. En d'autres termes, il s'agit de rendre les alternatives à la voiture non seulement possibles, mais aussi désirables, afin de faire évoluer les mentalités et représentations.

6. Créer un espace de coordination et de dialogue

Dans la continuité du point précédent, la mise en place — ou le renforcement — d'une instance de coordination territoriale permettrait d'assurer la cohérence des actions. Portée par une structure comme le Parc naturel régional du Doubs, elle pourrait jouer un rôle d'interface entre les communes, les habitant·es et les autres acteur·rices de la mobilité. Cette instance aurait aussi pour mission d'accompagner techniquement les collectivités, d'identifier des possibilités de financements « originales » (fonds fédéraux, mécénat, partenariats public-privé), et de favoriser la mutualisation d'expériences à l'échelle régionale.

Ces propositions visent une transformation progressive et contextuelle des pratiques de mobilité. Elles n'impliquent pas un rejet total de l'automobile mais une diversification raisonnée des options, appuyée sur les dynamiques locales.

En définitive, la transition vers des mobilités plus sobres en carbone dans les Franches-Montagnes ne pourra reposer sur une solution unique, mais devra combiner intelligemment réduction des besoins, renforcement des alternatives, et amélioration de l'existant. Cette transition ne semble pouvoir réussir qu'à la condition de s'accorder sur une volonté commune de faire évoluer les pratiques entre acteurs du territoire actifs dans cette thématique – cantons, communes, associations, entreprises, etc. – et de s'engager collectivement dans cette direction, d'impliquer les habitant·es et de reconnaître la valeur des compromis territoriaux.

BIBLIOGRAPHIE

- 6t-bureau de recherche & ADEME. (2018). *Étude sur les impacts des services de vélos en free-floating sur les mobilités actives* (p. 86).
https://www.bikesharing.ch/fileadmin/minisites/redaktion/bikesharing/Dokumente/Documents_et_autres/rapport-impacts-velo-freefloating-mobilites-actives-2018.pdf
- ADEME. (2025). *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance* [Guide].
https://librairie.ademe.fr/index.php?controller=attachment&id_attachment=1741
- Aguiléra, A., Belton Chevallier, L., Perrin, J., Pigalle, É., & Terral, L. (2025, janvier 14). Le télétravail et la promesse fragile de mobilités plus durables. *Forum Vies Mobiles*.
<https://forumviesmobiles.org/points-de-vue/16243/le-teletravail-et-la-promesse-fragile-de-mobilites-plus-durables>
- ArcExpress. (2025). *En deux mots*. arcexpress.ch. <https://arcexpress.ch/projet-arcexpress/presentation/91-en-deux-mots>
- arcjurassien.ch & Parc naturel régional du Haut-Jura. (s. d.). *2011—2019 : 8 ans d'expérience positive de covoiturage dans l'Arc jurassien*. <https://covoiturage-arcjurassien.com/wp-content/uploads/2020/12/2019-8-ans-dexpe%CC%81riences-positives-de-covoiturage-dans-lArc-jurassien.pdf>
- Association des Acteurs de l'Autopartage [AAA]. (2021). *Le guide de l'autopartage pour les territoires*. <https://www.asso-autopartage.fr/guide-destination-collectivites/>
- Association du Noctambus Jurassien. (2025). *Horaires ligne ouest*. Noctambus Jura.
<https://www.noctambus-jura.ch/horaires/lignes/ouest/>
- ATE Jura. (2024). *Assemblée générale ordinaire de l'ATE Jura* [Procès-verbal]. https://vcs-verkehr.files.svdcn.com/production/departementJura/Files/AG24_PV-AG-ATE-JU-2024.pdf?dm=1736939857
- Autosoliste. (s. d.). In *Linternaute.com*.
<https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/autosoliste/>
- Babey, N. (2020). *Scénario de développement économique et démographique pour l'Arc jurassien*. HEG - Haute école de gestion Arc. https://www.arcjurassien.ch/Htdocs/Files/v/6002.pdf/nos-projets/Economie-presentielle-/PHR-Economie_Extrait-rapports-de-la-HEG-Arc.pdf?download=1
- Babey, N., Segessemann, A., & Ischer, P. (2017). *Diagnostic économique de l'Arc Jurassien*. HEG - Haute école de gestion Arc. https://www.arcjurassien.ch/Htdocs/Files/v/5915.pdf/nos-projets/Economie-presentielle-/Diagnostic_economique_de_l-Arc_jurassien.pdf?download=1

- Ballet, J.-C., & Clavel, R. (2007). *Le covoiturage en France et en Europe : État des lieux et perspectives* [Report, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)]. <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150451>
- Baptiste, H., Busnot-Richard, F., Carrière, J.-P., Huyghe, M., & Mattei, M. (2013). *Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?* [Report]. <https://shs.hal.science/halshs-00934756>
- Biard, N. (2023). *Y a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage quotidien pour la transition écologique ?* La Fabrique Ecologique. https://forumviesmobiles.org/sites/default/files/2023.09.11_VF_Etude_covoiturage.pdf
- Bibliobus. (2025). *Historique*. <https://www.bibliobus.ch/fr/A-propos/Le-Bibliobus/Historique/Historique.html#:~:text=Le%20Bibliobus%20est%20mentionn%C3%A9%20pour,Bibliobus%20se%20constitue%20en%201975.>
- Bigo, A. (2024, octobre 31). *Les transports face au défi de la transition énergétique*. <https://theses.hal.science/tel-03082127v1/document>
- Bigo, A., Héran, F., Jacquemin, H., Lesay, T., Luciano, F., Saladin, J.-L., Sivert, A., Tholence, B., Tonnelier, P., Trauchessec, É., & Trouvé, B. (2022). Définition et typologie des véhicules intermédiaires. *Transports urbains*, N° 141(1), 4-8. <https://doi.org/10.3917/turb.141.0004>
- Boîte à outils—Mobilités en territoires peu denses | Publications du Cerema. (2023, novembre 30). <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/boite-outils-mobilites-territoires-peu-denses>
- Bougard, L. (2024). Quand un festival culturel vient soutenir les mobilisations citoyennes pour la pérennisation du ferroviaire en milieu rural : Le Veyn'Art dans la vallée du Buëch. *Pour*, N° 249-250(2-3), 361-372. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0361>
- Bouron, J.-B. (2022). Rupture de charge. In *Géoconfluences* (ISSN : 2492-7775). École normale supérieure de Lyon. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rupture-de-charge>
- Brignola, J., & Aly-Béril, Y. (2024). Le design pour expérimenter les mobilités soutenables de demain en ruralité : Le projet Optit'bus à Nontron (Dordogne). *Pour*, N° 249-250(2-3), 425-436. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0425>
- Brisbois, X. (2010). *Le processus de décision dans le choix modal : Importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs* [Phdthesis, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II]. <https://theses.hal.science/tel-00556569>
- Brown, L. (2024, décembre 1). *La décarbonation des mobilités en zone rurale, par les usages – Futura-Mobility* [Billet]. futura-mobility. <https://futuramobility.org/fr/%f0%9f%93%8c-la-decarbonation-des-mobilites-en-zone-rurale-par-les-usages/>

- Buron, L.-T. (2021). *Les déterminants des choix modaux et les facteurs d'un éventuel report vers le transport ferroviaire à partir d'une analyse du Grand Ouest français* [Phdthesis, Université Rennes 2]. <https://theses.hal.science/tel-03613324>
- Cailleux, J.-S. (2024). Le Programme AcoTE : Sensibiliser et promouvoir le covoiturage dans les espaces ruraux. *Pour*, N° 249-250(2-3), 303-311. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0303>
- CarPostal SA. (2025). *PubliCar Delémont | MOBIJU*. <https://www.postauto.ch/fr/horaire-et-reseau/publicar/delemont#horaires-de-service->
- Cerema. (2017, janvier 17). *Une politique globale de stationnement au service de la mobilité. Connaître l'offre de stationnement à l'échelle d'un quartier, d'une commune, d'une agglomération*. https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2018/01/3-panorama_des_methodes_d_inventaire_et_d_observation_du_stationnement_paput_matho_n_cle53bf28.pdf
- Cerema. (2021, juillet 27). *La mobilité dans les territoires peu denses*. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilite-territoires-peu-denses>
- Cerema. (2023). *Décarboner les mobilités quotidiennes. Enjeux et leviers pour l'action territoriale*. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/decarboner-mobilites-quotidiennes>
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds : Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)
- CFF SA, République et Canton du Jura, & Chemins de fer du Jura [CJ]. (2024). *Perspective Générale Jura. Renforcer ensemble et durablement la mobilité, la logistique et le territoire*. [Feuille de route]. <https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/9de1d83515ec5e62b77d5a70e677272a4f555ce6329774278676ddedebefb5ef.pdf/Perspective-generale-RCJU-CFF-CJ-Feuille-de-route-signee.pdf?download=1>
- Chancellerie fédérale. (2019, août 28). *Le Conseil fédéral vise la neutralité climatique en Suisse d'ici à 2050*. News Service Bund. <https://www.news.admin.ch/fr/nsb?id=76206>
- Chemins de fer du Jura [CJ]. (s. d.). *Rapport de gestion 2023*. <https://www.les-cj.ch/files/842/Rapport%20de%20gestion/CJ%20Rapport%20de%20Gestion%202023.pdf>
- Clément, C., Colard, J., & de Lapasse, B. (2021). *Mobilités dans les espaces périphériques et peu denses : Pour un territoire plus accessible ?* France Stratégie. <https://www.strategie.gouv.fr/files/files/Publications/2021/0413%20mobilit%C3%A9%20dans%20les%20espaces%20peu%20denses/fs-2021-dt-02-colard-accessibilite-zones-peripheriques-avril.pdf>

- Comment développer les modes actifs dans des territoires ruraux dynamiques ? (2024, juin 20). [Billet]. Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/recherches/16103/comment-developper-les-modes-actifs-dans-des-territoires-ruraux-dynamiques>
- Confédération suisse (Ed.). (2021). *Stratégie climatique à long terme de la Suisse* (p. 67). <https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/klima/fachinfo-daten/langfristige-klimastrategie-der-schweiz.pdf.download.pdf/Strat%C3%A9gie%20climatique%20%C3%A0%20long%20terme%20de%20la%20Suisse.pdf>
- Courel, J., & Deguitre, L. (avec L'Institut Paris Region). (2020). *Les déterminants du choix modal : Synthèse des connaissances scientifiques*. l'Institut Paris région. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2324/De_terminants_du_Choix_Modal_versionfinale.pdf
- Covoiturage Arc Jurassien. (2025). *Qui sommes-nous ?* Covoiturage Arc Jurassien. <https://covoiturage-arcjurassien.com/le-dispositif-covoiturage/qui-sommes-nous/>
- Cureau, M. (2018). Le transport en commun dans les zones rurales est pertinent quand on croit en lui. Illustration à travers le cas du réseau d'autocars du Bregenzerwald en Autriche. *Transports urbains*, N° 133(2), 18-21. <https://doi.org/10.3917/turb.133.0018>
- Curvaia, V. (2023). Les transports sont indispensables pour les cercles scolaires des Franches-Montagnes. *Le Quotidien Jurassien*. <https://www.lqj.ch/articles/les-transports-sont-indispensables-pour-les-cercles-scolaires-des-franches-montagnes-62814>
- Daniel, A. (2024, juillet). "Peu dense" : Définitions de ces espaces et de leurs enjeux de mobilité. *jmrst2024 : Journées Mobilités du Réseau Scientifique et Technique du MTECT*. <https://hal.science/hal-04748659>
- DATAtab Team. (2025a). *Qu'est-ce que la valeur p ?* DATAtab: Online Statistics Calculator. <https://datatab.fr/tutorial/p-value>
- DATAtab Team. (2025b). *Test du khi-deux*. DATAtab: Online Statistics Calculator. <https://datatab.fr/tutorial/chi-square-test>
- De Biase, A., Escudero Rubio, S., & Zanini, P. (2024). S'arranger, ou l'art de décliner les mobilités au quotidien en milieu rural. *Pour*, N° 249-250(2-3), 245-256. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0245>
- Deak-Mikol, I., & Depresle, B. (2024). La mobilité durable : Quels besoins ? Quelles réponses ? *Servir*, N° 532(8), 8-9. <https://doi.org/10.3917/servir.532.0008>
- Degache, A., Vitorge, S., & Lehuger, L. (2024). Aménager une véloroute : Une porte d'entrée vers la mobilité du quotidien à vélo en espace de montagne ? Le cas de La Durance à vélo. *Pour*, N° 249-250(2-3), 313-330. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0313>

- Delfosse, C. (2024). L'itinérance : Une mobilité spécifique en milieu rural ? Réflexions à partir de l'itinérance culturelle. *Pour*, N° 249-250(2-3), 269-277. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0269>
- Delfosse, C., Concessi, I., Burgain, E., Mousty, P., Savaric, P., Meylan, E., & Bruère, M. (2024). Lutter contre la pauvreté en région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) par des actions sur la mobilité : Des initiatives innovantes portées par de nouveaux acteurs. *Pour*, N° 249-250(2-3), 413-424. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0413>
- Demoli, Y. (2021). *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?* 7, 264. <https://doi.org/10.52983/FIKV2381>
- Desjardins, X. (2017). *Urbanisme et mobilité : De nouvelles pistes pour l'action*. Éditions de la Sorbonne. <https://books.openedition.org/psorbonne/101890>
- Dompnier, B. (s. d.). DÉsirABILITÉ SOCIALE. In *Encyclopædia Universalis*. Consulté 4 juillet 2025, à l'adresse <https://www.universalis.fr/encyclopedie/desirabilite-sociale/>
- Dytckov, S., Persson, J. A., Lorig, F., & Davidsson, P. (2022). Potential Benefits of Demand Responsive Transport in Rural Areas: A Simulation Study in Lolland, Denmark. *Sustainability*, 14(6), 3252. <https://doi.org/10.3390/su14063252>
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment : A Meta-Analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294. <https://doi.org/10.1080/01944361003766766>
- Faugier, É. (2024). L'espace rural, terrain de prédilection de l'automobilisme : L'exemple du département du Rhône (1900-1939). *Pour*, N° 249-250(2-3), 189-208. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0189>
- Flamm, M. (2004). *Comprendre le choix modal—Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- Flipo, A., Ortar, N., & Régnier, M. (2024). Les enjeux de gouvernance dans la transition mobilitaire en territoire rural : Les enseignements d'une recherche-action en Drôme-Ardèche. *Pour*, N° 249-250(2-3), 375-389. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0375>
- Flückiger Strebel, E. (2014). *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts : Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken* (ViaStoria & Bundesamt für Strassen (ASTRA), Éd.). ViaStoria.
- Fondation Horlogère. (2025). *Aperçu de l'horlogerie jurassienne*. Fondation Horlogère. <https://www.fondationhorlogere.ch/fr/Base-de-donnee-des-Horlogers/Apercu-de-l-horlogerie-jurassienne/Apercu-de-l-horlogerie-jurassienne.html>

- Gallez, C., & Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales. In M. Flonneau & V. Guigueno, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (p. 41-55). Presses Universitaires de Rennes. <https://shs.hal.science/halshs-00570341>
- Geels, F. W. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions : Responses to seven criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1(1), 24-40. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.02.002>
- Geels, F. W., Kemp, R., Dudley, G., & Lyons, G. (Éds.). (2012). *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*. Routledge, Taylor & Francis Group.
- Geels, F. W., & Schot, J. (2007). Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36(3), 399-417. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.01.003>
- Grille, É., Grolée, J., & Peycheraud, A. (2024). Agir sur la mobilité dans les territoires peu denses : Entre coordination et expérimentation. L'expérience de deux collectivités. *Pour*, N° 249-250(2-3), 391-398. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0391>
- Guerin, C. (2025, juin 24). *Expérimenter de nouvelles solutions de mobilité dans la ruralité*. Explorons la mobilité rurale de demain.
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity : An enquiry into the origins of cultural change* (Repr.). Blackwell.
- Hmamba, N., Charton, C., & René, Y. (2020, août). *Les déplacements domicile-travail des frontaliers de l'Arc jurassien*. [arcjurassien.org. https://www.arcjurassien.org/ostaj/publications-et-analyses/les-deplacements-domicile-travail-dans-larc-jurassien](https://www.arcjurassien.org/ostaj/publications-et-analyses/les-deplacements-domicile-travail-dans-larc-jurassien)
- Hostettler Macias, L., Ravalet, E., & Rérat, P. (2022). Potential rebound effects of teleworking on residential and daily mobility. *Geography Compass*, 16(9), e12657. <https://doi.org/10.1111/gec3.12657>
- Huchet, R., Jonville, P., Eisenman, L., & Borot, D. (2024). Lutter contre la fracture territoriale : SNCF Tech4Mobility veut réinventer la mobilité dans les territoires ruraux. *Pour*, N° 249-250(2-3), 347-359. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0347>
- Huyghe, M. (2015). *Habiter les territoires ruraux—Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages* [Phdthesis, Université François Rabelais, Tours]. <https://shs.hal.science/tel-01254289>
- Huyghe, M. (2016, août 24). *Comment aborder la question de la mobilité en milieu rural ?* 20e Universités d'été des Urbanistes. <https://shs.hal.science/halshs-01369573>
- Huyghe, M., Baptiste, H., & Carrière, J.-P. (2013). Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ?

L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, Vol. 4, n°3, Article Vol. 4, n°3. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.10000>

Innocenti, C. (2024). Se déplacer à la campagne lorsqu'on est pauvre : Une analyse des pratiques de mobilité dans les espaces ruraux ariégeois. *Pour*, N° 249-250(2-3), 227-243. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0227>

Intermodalité, interconnexion. (2023). In J.-B. Bouron (Éd.), *Géoconfluences*. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/intermodalite-interconnexion>

Jacquemin, H. (2024). Innover pour se déplacer dans les territoires ruraux : L'expérience de l'association In'VD. *Pour*, N° 249-250(2-3), 331-345. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0331>

Junaid, M., Ferretti, M., & Marinelli, G. (2025). Innovation and Sustainable Solutions for Mobility in Rural Areas : A Comparative Analysis of Case Studies in Europe. *Sustainability*, 17(3), 871. <https://doi.org/10.3390/su17030871>

Jura Tourisme. (s. d.). *Les Franches-Montagnes*. Jura Trois-Lacs. <https://www.j31.ch/fr/Z10837/lieux/sites-naturels/les-franches-montagnes>

juracycles.ch. (2025). *Le vélo en libre-service*. juracycles.ch. <https://www.juracycles.ch/sample-page/>

Kaiser, C. (s. d.). *Résultats de l'enquête auprès des visiteurs de la vallée du Doubs*. Université de Lausanne. Consulté 6 février 2025, à l'adresse https://www.parcdoubs.ch/filemanager/Plan_dactions_GPOT_-_Rapport_Technique_-_Annexe_5_-_Enqu%C3%AAtes.pdf

Kaufmann, V. (s. d.). *Histoire de la notion de mobilité*. <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite>

Kaufmann, V. (1998). *Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal* [EPFL]. <https://doi.org/10.5075/epfl-thesis-1759>

Kaufmann, V. (2014). *Retour sur la ville : Motilité et transformations urbaines*. Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann, V. (2021, mars 18). *Histoire de la notion de mobilité* [Billet]. Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite>

La ForgeÔvélo. (2025). *Location de vélos*. <https://laforgeovelo.ch/location-de-velos/>

Labarre, F. (2022). *Favoriser le report modal par le management de la mobilité : Conception et évaluation d'une application d'information multimodale basée sur le modèle transthéorique* [Theses, École Nationale des Travaux Publics de l'État [ENTPE]]. <https://hal.science/tel-03951171>

- LaCieduBoudu. (2025). *Çtéeci pe Çtuli*. La Garr. <https://lagarr.ch/>
- Le Plan de mobilité rurale* | Publications du Cerema. (2016, novembre 1). <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>
- Le plan de mobilité simplifié—Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne* | Publications du Cerema. (s. d.). Consulté 6 février 2025, à l'adresse <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-simplifie-planifier-deplacements-territoire>
- Lebeau, G. (2024). Réactiver les mobilités en milieu rural : L'émergence de nouveaux acteurs « ressources » pour engager des politiques cyclables globales. L'exemple du SMAVLOT 47 sur le territoire du Pays de la Vallée du Lot et Bastides. *Pour*, N° 249-250(2-3), 399-412. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0399>
- Les outils de la mobilité* | Publications du Cerema. (2011, novembre 1). <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/outils-mobilite>
- L'esprit mobile. (2025). *Plan de réseau* [Carte]. https://esprit-mobile.ch/wp-content/uploads/2025/05/Esprit_Mobile_Plan-Reseaux_A3_PROD.pdf
- Limousin, L., & Voisin, D. (2014). *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain*. Réseau Action Climat - France. Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme. <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Les-solutions-de-mobilite%CC%81-soutenable-et-milieu-rural-et-pe%CC%81riurbain.pdf>
- Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement du territoire), RS 700 (2019).
- Maizia, M., & Dubedat, É. (2008). Analyse quantitative d'un service de vélos en libre-service : Un système de transport à part entière: *Flux*, n° 71(1), 73-77. <https://doi.org/10.3917/flux.071.0073>
- Marconi, D. (2018). *Mobilität in den ländlichen Räumen* (p. 49). Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/dokumente/mikrozensus/mobilitaet_laendl_raeume_schlussbericht.pdf.download.pdf/Schlussbericht_Mobilit%C3%A4t_in_de_n_l%C3%A4ndlichen_R%C3%A4umen_Entwurf_2018-03-01.pdf
- Martel Poliquin, É. (2012). *Mieux comprendre les déterminants du choix modal* [Masters, École Polytechnique de Montréal]. <https://publications.polymtl.ca/904/>
- Midgley, P. (2009). The role of smart bike-sharing systems in urban mobility. *JOURNEYS*. https://www.academia.edu/69455377/The_role_of_smart_bike_sharing_systems_in_urban_mobility

- Milbourne, P., & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities : Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>
- Mobiju. (2021). *Arrêts de bus « sur demande »*. <https://www.mobiju.ch/Voyager/Arret-demande>
- Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : Un défi à relever dès aujourd'hui*. (2023, avril 3). Sénat. <https://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313.html>
- Mobilités dans les territoires peu denses. Un enjeu de cohésion territoriale | Publications du Cerema*. (2024, mars 12). <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilites-territoires-peu-denses-enjeu-cohesion-territoriale>
- Mobility Société Coopérative. (2023). *Rapport de gestion 2022*. <https://www.mobility.ch/fileadmin/files/documents/annual-reports/mobility-carsharing-geschaeftsbericht-2022-FR.pdf>
- Munafò, S., Kaufmann, V., Christie, D. P., & Vincent, S. (2012). *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains—Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains*. Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR), École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), Université de Genève (UniGe). <https://infoscience.epfl.ch/handle/20.500.14299/91962>
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (s. d.). *Jura*. Consulté 6 février 2025, à l'adresse <https://www.bfs.admin.ch/content/bfs/fr/home/statistiques/statistique-regions/portraits-regionaux-chiffres-cles/cantons/jura.html>
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2017). *Niveaux géographiques de la Suisse—Typologie des communes et typologie urbain-rural*. <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/2543324>
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2018, août 21). *Définition : Transports publics*. Office fédéral de la statistique. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports/themes-transversaux/transports-publics.assetdetail.5930336.html>
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2020). *Atlas statistique de la Suisse—Niveaux géographiques de la Suisse*. https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/fr/17844_17843_3191_227/27615.html
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2022, décembre 31). *Recensements/statistiques des entreprises : Etablissements* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/68hlfjzbbfp>
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2023). *Personnes actives occupées selon la commune de domicile et la commune du lieu de travail, en 2014, en 2018 et en 2020* [Tableau]. <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/27885388>
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2024). *Structure de la population résidente permanente selon le canton, de 1999 à 2023* [Tableau]. <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/32229028>

- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2025a). *Secteur et section économique*. [https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/travail-remuneration/activite-professionnelle-temps-travail/caracteristiques-main-oeuvre/section-economique.html#:~:text=En%202024%2C%2077%2C8%25,secteur%20agricole%20\(secteur%20primaire\)](https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/travail-remuneration/activite-professionnelle-temps-travail/caracteristiques-main-oeuvre/section-economique.html#:~:text=En%202024%2C%2077%2C8%25,secteur%20agricole%20(secteur%20primaire).).
- Office fédéral de la statistique [OFS]. (2025b). *Télétravail*. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/culture-medias-societe-information-sport/societe-information/indicateurs-generaux/economie-nationale/teletravail.html>
- Office fédéral de la statistique [OFS] & Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2017). *Comportement de la population en matière de mobilité. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*. https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/dokumente/mikrozensus/verkehrsverhalten-der-bevolkerung-ergebnisse-des-mikrozensus-mobilitat-und-verkehr-2015.pdf.download.pdf/Mikrozensus_Verkehrsverhalten%20der%20Bev%C3%B6lkerung%202015_fr.pdf
- Office fédéral de la statistique [OFS] & Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2022, décembre 31). *Niveaux de qualité de la desserte par les TP ARE - Emplois* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/k70hym6evul4>
- Office fédéral de la statistique [OFS] & Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2023a). *Comportement de la population en matière de mobilité. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021*. <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/24165262/master>
- Office fédéral de la statistique [OFS] & Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2023b, décembre 31). *Niveaux de qualité de la desserte par les TP ARE - Population* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/7brc3y627lum>
- Office fédéral de l'énergie [OFEN]. (2025, juillet 5). *Points de recharge pour voitures électriques* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/a67svh0p87hu>
- Office fédéral de l'environnement [OFEV]. (2017a). *IFP 1006 Vallée du Doubs*. <https://data.geo.admin.ch/ch.bafu.bundesinventare-bln/objectsheets/2017revision/nr1006.pdf>
- Office fédéral de l'environnement [OFEV]. (2017b). *IFP 1008 Franches-Montagnes*. <https://data.geo.admin.ch/ch.bafu.bundesinventare-bln/objectsheets/2017revision/nr1008.pdf>
- Office fédéral de l'environnement [OFEV]. (2023, avril 27). *Conséquences de la mobilité sur l'environnement*. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/alimentation-logement-mobilite/mobilite/consequences%20.html>

- Office fédéral de topographie swisstopo. (2025a, avril 6). *Limites de district* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/9avnysgt6dws>
- Office fédéral de topographie swisstopo. (2025b, juin 4). *Chemins de randonnées pédestres* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/bpbe4u529njm>
- Office fédéral des routes [OFROU]. (s. d.). *Mobilité douce*. Consulté 11 juin 2025, à l'adresse <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce.html>
- Office fédéral des routes [OFROU] & Mobilité piétonne Suisse. (2019). *Diagnostic et aménagements piétons*. https://mobilitepietonne.ch/wordpress/storage/2019/05/Diagnostic_Amenagement_pietons_2019.pdf
- Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2017a, juin 30). *Temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres en transports publics* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/iea7cnx8egzp>
- Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2017b, juin 30). *Temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres par la route* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/5458hp4q27kg>
- Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2017c, juin 30). *Trafic voyageurs rail* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/abz50pft1djy>
- Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2017d, juin 30). *Trafic voyageurs/marche. Route* [Géoportail]. geo.admin.ch. <https://s.geo.admin.ch/k6x0cfngaw37>
- Office fédéral du développement territorial [ARE]. (2020). *Modèle national du trafic voyageurs MNTP 2017*. https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/npvm2017.pdf.download.pdf/MNTP_200520.pdf
- Office fédéral du développement territorial [ARE], Office fédéral des routes OFROU, Office fédéral des transports OFT, Office fédéral de l'aviation civile OFAC, & Office fédéral de l'environnement OFEV. (2021). *Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports – partie Programme*. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene/sachplaene-des-bundes/sachplan-verkehr-spv/sachplan-verkehr-spv--teil-programm.html>
- Oli's Food Sàrl. (2025). *Carte du Foodtruck*. Oli's Food. <https://olisfood.ch/carte-du-foodtruck/>
- Paloma, L.-A. (2024). La ligne Béziers-Neussargues : Une ligne à contretemps ? La relance des petites lignes ferroviaires. *Pour*, N° 249-250(2-3), 437-456. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0437>

- Parc naturel régional du Doubs. (2022). *Charte 2023-2032* (p. 131). <https://www.parcdoubs.ch/filemanager/OK%20charte.pdf>
- Parc naturel régional du Doubs. (2024). *Programme 2025-2028 du Parc naturel régional du Doubs. Section B : Planification sur quatre ans*.
- Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut. (2024, décembre). Pas à pas, dans la bonne direction. *Parc'info*. https://www.gruyerepaysdenhaut.ch/_Resources/Persistent/7170596c5aeee417af75a6147578c90bbbeb76df/Parc%27info%2032.pdf
- Passalacqua, A. (2022, février 1). *Vers une expérimentation locale de rationnement des déplacements carbonés* [Billet]. Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/recherches/15436/vers-une-experimentation-locale-de-rationnement-des-deplacements-carbones>
- Peycheraud, A., Flipo, A., & Poulot, M. (2024). Mobilité rurale, mobilités en rural. *Pour*, N° 249-250(2-3), 163-186. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0163>
- Phenix Pizza. (2025). *Phenix Pizza à emporter* [Réseau social]. Facebook. https://www.facebook.com/p/Phenix-Pizza-%C3%A0-emporter-100057539855604/?locale=fr_FR
- Pinson, G., & Sala Pala, V. (2007). Peut-on vraiment se passer de l'entretien en sociologie de l'action publique? *Revue française de science politique*, Vol. 57(5), 555-597. <https://doi.org/10.3917/rfsp.575.0555>
- Poltimäe, H., Rehema, M., Raun, J., & Poom, A. (2022). In search of sustainable and inclusive mobility solutions for rural areas. *European Transport Research Review*, 14(1), 13. <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00536-3>
- Porru, S., Misso, F. E., Pani, F. E., & Repetto, C. (2020). Smart mobility and public transport : Opportunities and challenges in rural and urban areas. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 7(1), 88-97. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2019.10.002>
- Privé, S. (2016). *La mobilité durable dans l'espace périurbain et rural québécois : Scénarios prospectifs* [Mémoire, Université du Québec]. <https://archipel.uqam.ca/8744/>
- Pucher, J., & Renne, J. L. (2005). Rural mobility and mode choice : Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *Transportation*, 32(2), 165-186. <https://doi.org/10.1007/s11116-004-5508-3>
- Radio Télévision Suisse [RTS]. (2017, décembre 6). *Pyramide des âges*. RTS. <https://www.rts.ch/decouverte/monde-et-societe/monde/la-demographie/6982391-pyramide-des-ages.html>

- Ravalet, E., & Bussière, Y. (2013). Les systèmes de vélos en libre-service expliquent-ils le retour du vélo en ville ? *Recherche Transports Sécurité*, 2012(01), 15-24. <https://doi.org/10.1007/s13547-011-0020-6>
- République et Canton du Jura. (s. d.). *11.2 Utilisation des transports (comportements, accidents de la circulation, transports de personnes, navetteurs, transport de marchandises) – Statistique publique jurassienne*. Consulté 6 février 2025, à l'adresse <https://stat.jura.ch/fr/STATISTIQUES/11-Mobilite-et-transports/11-Mobilite-et-transports/112-Utilisation-des-transports-et-comportements/112-Utilisation-des-transports-et-comportements.html>
- République et Canton du Jura. (2017). *Plan sectoriel des itinéraires cyclables*. https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/2109d2e907cf3f5ef34f34532d411721c2252d6964af80ce1e61d32837b05bb3.pdf/170704_PSIC-2017.pdf?download=1
- République et Canton du Jura. (2018). *Conception directrice du développement territorial*. https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/7be7ba3a987c9af38f22949c14ed12b63304341ffa562cf9262e87460d1d7ae3.pdf/20180425_CDDT_ApprouveeGVT.pdf?download=1
- République et Canton du Jura. (2023). *Plan climat Jura : Stratégie climatique cantonale* (p. 96). https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/deb23067028b7662b95c581adeca335b1b7b5760c73c8fc77370ccbd5cb1cea9.pdf/231030_Plan_Climat_Jura_Strategie_Cantonale.pdf?download=1
- République et Canton du Jura. (2024, août 22). *6.1 Entreprises et emplois*. jura.ch. <https://stat.jura.ch/fr/STATISTIQUES/6-Industrie-et-services-1/6-Industrie-et-services/61-Entreprises-et-emplois/61-Entreprises-et-emplois.html>
- République et Canton du Jura. (2025a). *11.1.2. Parc de véhicules routiers selon le groupe de véhicule, selon la commune, de 2010 à 2024, canton du Jura* [Tableau]. <https://stat.jura.ch/Htdocs/Files/v/326f06160b2f8109205d7123e8350ec8a4ca6d103ab670f1553177a793c0bd50.xlsx/JU-T.11.01.02.xlsx?download=1>
- République et Canton du Jura. (2025b). *Population résidente permanente selon la commune, le sexe et la nationalité, au 31 décembre 2024, canton du Jura* [Tableau]. https://stat.jura.ch/Htdocs/Files/v/cdb36e968c4e13fa208ba50d94d09314ba55f3c47a43e1765a1f7bfa6714a69c.xlsx/JU-T.01.01.04_provisoire.xlsx?download=1
- République et Canton du Jura. (2025c). *Réserve naturelle de l'étang de la Gruère*. jura.ch. <https://www.jura.ch/DEN/ENV/Protection-de-la-nature-et-du-paysage/Reserves-naturelles-et-monuments-naturels/Reserve-naturelle-de-l-etang-de-la-Gruere/Reserve-naturelle-de-l-etang-de-la-Gruere.html#>
- République et Canton du Jura. (2025d, janvier 10). *Taux de chômage établi à 4.9% (+0.2 pt) à fin 2024*. jura.ch. <https://www.jura.ch/CHA/SIC/Centre-medias/Communique-2025/Taux-de-chomage-etabli-a-4-9-0-2-pt-a-fin-2024.html>

- République et Canton du Jura. (2025e, mai 6). 3.4 *Frontaliers*. jura.ch. <https://stat.jura.ch/fr/STATISTIQUES/3-Travail-et-remuneration-1/34-Frontaliers/34-Frontaliers.html>
- République et Canton du Jura. (2025f, juin 2). *Itinéraires cyclables balisés* [Géoportail]. jura.ch. <https://geo.jura.ch/s/PLyl>
- Rocci, A. (2007). *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*. [Université René Descartes - Paris V]. <https://theses.hal.science/tel-00194390>
- RR&A, team+, & Canton du Jura. (2016, juillet 6). *Conception directrice des transports publics*. https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/4a81239461a0efc8b413b7954a0be0bb9721b546c3f6e98b175f2a7d07f86307.pdf/Conception_directrice_transports_publics_CDTP_Annexe.pdf?download=1
- Rubens, L., Gosling, P., & Moch, A. (2011). Favoriser le report modal : Connaître les raisons liées au choix d'un mode de déplacement pour le changer. *Pratiques Psychologiques*, 17(1), 19-29. <https://doi.org/10.1016/j.prps.2009.12.002>
- RWB Jura SA & Syndicat des Communes des Franches-Montagnes. (2022). *Plan directeur régional des Franches-Montagnes*. https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/83bfe1acbd50c83dfd54fdea61b9b2144881513463a7f08d8e950330813ed42.pdf/20230404_PDR-FM.pdf?download=1
- Saurat, I. (2024). Objectif: -33% d'ici 2030. *Servir*, N° 532(8), 3-3. <https://doi.org/10.3917/servir.532.0003>
- Sauvant, A. (2024). Les limites du « techno-solutionnisme » pour la décarbonation des mobilités: *Servir*, N° 532(8), 30-31. <https://doi.org/10.3917/servir.532.0030>
- Saveurs Poissons Frais Jura. (2025). *Horaires tournées*. Saveurs Poissons Frais Jura. <http://www.saveurs-poissons.ch/horaires-tournees>
- Sawtschuk, J., Guerin, M., & Beaumont, C. (2024). L'autopartage entre particuliers, une opportunité pour la mobilité en milieu rural? *Pour*, N° 249-250(2-3), 287-296. <https://doi.org/10.3917/pour.249.0287>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Sintes, C., Mury, B., & Rosetti, G. (2024). *Parc naturel régional de la Vallée du Trient de l'Arpille à la Cime de l'Est (PVT)—Concept Mobilité durable*. Traject SA. <https://www.parc-valleedutrient.ch/UserFiles/File/organisme/UserFiles-parc-naturel->

[regional/File/Projets/Economie%20durable/Concept%20mobilit%C3%A9%20durable/light-rapport-cmd.pdf](#)

Steenbergen, T., & Vande Walle, S. (s. d.). *Déterminants des choix modaux dans les chaînes de déplacements*.

Syndicat des Communes des Franches-Montagnes. (2022). *Rapport explicatif du Plan directeur régional des Franches-Montagnes*.
https://www.jura.ch/Htdocs/Files/v/83bfealacbd50c83dfd54fdea61b9b2144881513463a7f08d8e950330813ed42.pdf/20230404_PDR-FM.pdf?download=1

The Swatch Group Ltd. (2025). *Novi*. Swatch Group.
<https://www.swatchgroup.com/fr/entreprises-et-marques/production/novi>

Tiverman, I. (2023, octobre 30). *Making combined mobility accessible in rural areas*.
<https://www.interregnorthsea.eu/our-news/making-combined-mobility-accessible-in-rural-areas>

Transfert modal, report modal. (2020). In J.-B. Bouron (Éd.), *Géoconfluences*.
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/transfert-modal-report-modal>

TransN. (2025). *MobiCité*. TransN. <https://www.transn.ch/mobicite/>

Tyrinopoulos, Y., & Antoniou, C. (2013). Factors affecting modal choice in urban mobility. *European Transport Research Review*, 5(1), 27-39. <https://doi.org/10.1007/s12544-012-0088-3>

Ullès, J.-C., & Brun, A. (2024). Transports collectifs : Hors des villes, point de salut ? Le cas des espaces ruraux héraultais. *Pour*, N° 249-250(2-3), 209-225.
<https://doi.org/10.3917/pour.249.0209>

Utz, S., & Dubois, Y. (2023). *Mobilité dans la Broye : Diagnostic et perspectives*. Bureau Mobil'homme.
https://coreb.ch/uploads/2023/11/Rapport_Mobilite_Broye_BMH_20230912.pdf

Valiquette, F. (2010). *Typologie des chaînes de déplacements et modélisation descriptive des systèmes d'activités des personnes* [Mémoire, École Polytechnique de Montréal].
<https://publications.polymtl.ca/405/>

Verein Zirkus Chnopf. (2025). *Jahresbericht 2024*.
<https://chnopf.ch/media/pages/ueberuns/verein/30a9de08f4-1734039769/jahresbericht-2024.pdf>

Vincent, S., Ferret, G., & Ogé, L. (2024). L'autopartage entre particuliers en milieu rural : Enquête exploratoire sur les trajectoires des autopartageurs. *Pour*, N° 249-250(2-3), 297-302.
<https://doi.org/10.3917/pour.249.0297>

von Cranach, P. (2014). Transports. In *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*. <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/013898/2014-01-15/>

ANNEXES

- I. Affiche A5 annonçant l'enquête par questionnaire
- II. Nombre de réponses au questionnaire en fonction des stratégies de diffusion
- III. Articles de journaux
- IV. Questionnaire vide
- V. Guide d'entretien
- VI. Grille d'analyse des entretiens

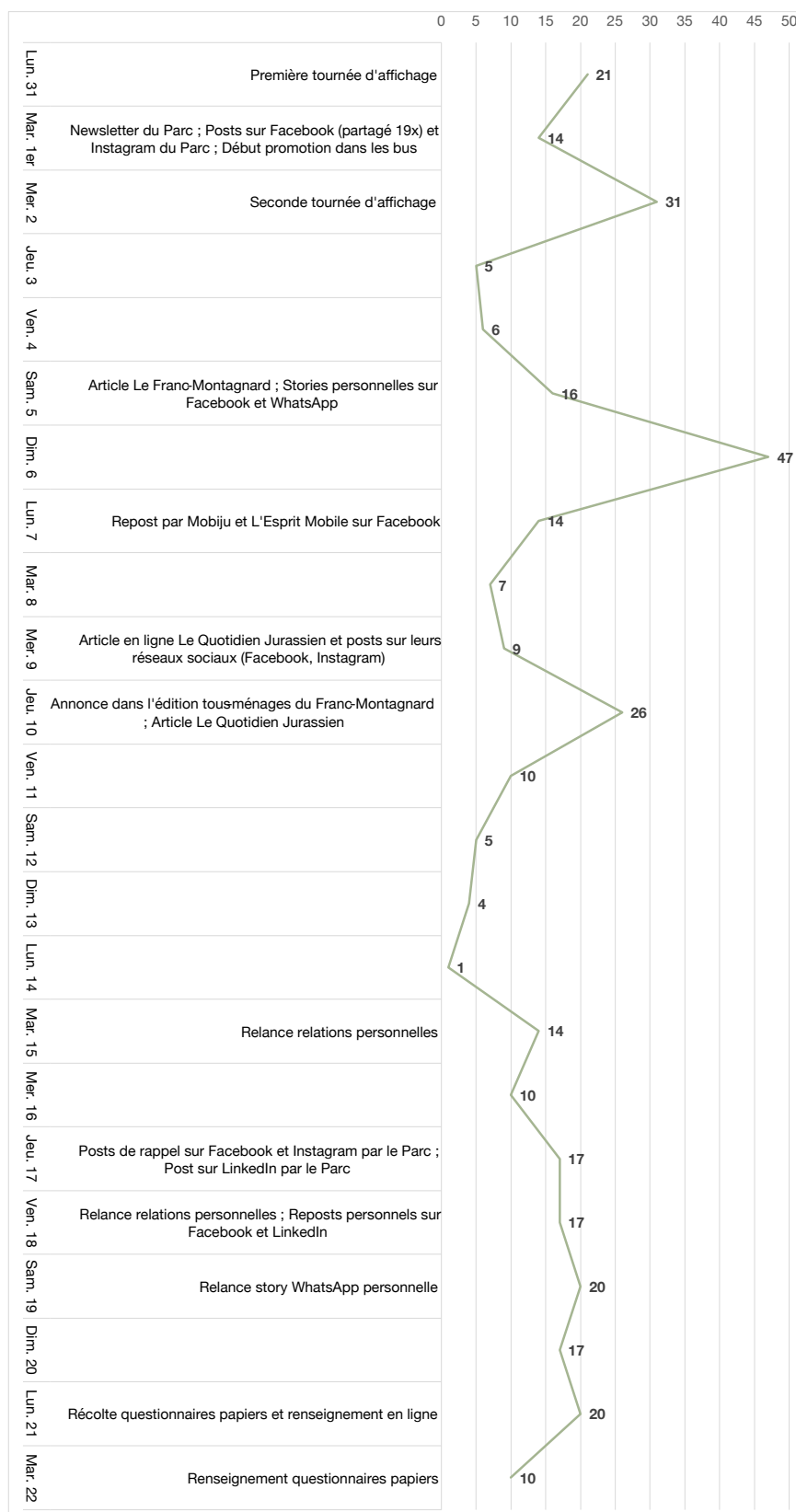
 UNIVERSITÉ
DE GENÈVE

 Hes·SO
Master

 PARCS
NATURELS
RÉGIONAUX

 Parc du
Doubs

II. NOMBRE DE RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE EN FONCTION DES STRATÉGIES DE COMMUNICATION



Datum: 05.04.2025

Le Franc-Montagnard

Le Franc-Montagnard
2900 Porrentruy
032/ 465 89 39
<https://www.franc-montagnard.ch/>

Genre de média: Imprimé
Type de média: Presse quotidienne et de fin de semaine
Tirage: 2'197
Parution: quotidien

Page: 2
Surface: 40'392 mm²



LFM - Samedi 5 avril 2025

2

Peut-on vivre sans voiture dans les Franches-Montagnes?

La Taignonne Marie Gête, étudiante en urbanisme, profite de son stage au Parc naturel régional du Doubs pour lancer une enquête auprès de la population des Franches-Montagnes. Elle veut savoir dans quelle mesure la mobilité dépend de l'utilisation de la voiture et si des alternatives peuvent être envisageables dans la région.

Le travail de fin d'étude de Marie Gête, étudiante en master en développement territorial à l'Université de Genève et à la HES-SO, porte sur le thème de la mobilité en milieu rural. Elle a donc tout naturellement choisi les Franches-Montagnes, dont elle est originaire, comme corpus d'étude.

Démarche scientifique

«Le sondage a été lancé le 1^{er} avril. Le Parc du Doubs l'a annoncé dans sa lettre d'information et sur ses réseaux sociaux et, moi, j'ai distribué des flyers dans les commerces de la région pour attirer l'attention de la population» explique Marie Gête.

Et ça marche plutôt bien, puisqu'elle a déjà reçu plus d'une centaine de réponses. Selon ses calculs, elle aura besoin d'un minimum de 370 participants au sondage pour que son enquête puisse avoir une valeur scientifique.

Mais les avis récoltés seront-ils vraiment représentatifs des avis de la population des Franches-Montagnes? «Il y a bien sûr le risque que les gens qui acceptent de répondre soient déjà

sensibles aux questions de mobilité et qu'ils donneront plus de poids au développement des mobilités douces. Mais les premières réponses, que j'ai déjà rapidement analysées, montrent qu'une majorité des sondés pense que les transports en voitures sont incontournables et que les automobilistes ne sont pas prêts à changer de mode de mobilité de sitôt» constate la future urbaniste.

Possibilités d'amélioration

Quels que soient les résultats finaux de son enquête, ce document servira de base de discussions avec des responsables cantonaux de la mobilité, des autorités communales franc-montagnardes ou l'Association transports et environnement (ATE) Jura. Le but de cette démarche est de définir des recommandations en matière de mobilité durable et d'imaginer des pistes de développement dans ce sens, notamment en collaboration avec le Parc du Doubs.

L'éventail des adaptations possibles est large, depuis l'amélioration des horaires et des tarifs des transports publics, en passant par des aménagements plus efficaces et plus sûrs des pistes cyclables et des itinéraires pour piétons, au développement de systèmes de partages de véhicules ou de covoiturage.

Dans le contexte rural de la région, les problèmes liés à la mobilité ne sont pas comparables à ceux constatés en milieu urbain. Les dis-



Dans quelle mesure peut-on renoncer à la voiture dans les Franches-Montagnes? C'est la question que pose l'étudiante en master en développement territorial Marie Gête, à travers son sondage en ligne ouvert à tout le monde.

photo archives

tances à parcourir et les conditions météorologiques jouent notamment un rôle nettement plus important à la campagne qu'en ville.

Comment participer à l'enquête?

Pour Marie Gête, l'intérêt pour ce sujet est né lors de son travail de bachelor sur l'environnement à l'Université de Lausanne. Si tout se passe comme prévu, elle obtiendra son master cet été et devra alors trouver un emploi comme urbaniste. «J'aimerais trouver quelque chose dans la région, peut-être à La Chaux-de-Fonds ou à Bienne, pour que je ne doive pas me déplacer trop loin pour mon travail.»

Les gens qui désirent témoigner sur leur pratique de la mobilité dans les Franches-Montagnes et donner leur avis sur les changements de comportement envisageables peuvent répondre à l'enquête de Marie Gête en ligne. Les liens vers ce sondage se trouvent sur les pages des réseaux sociaux du Parc du Doubs.

Il faut compter une quinzaine de minutes pour répondre à toutes les questions et l'on peut obtenir les résultats du sondage, si on le désire. De plus, un prix sous forme d'un Carton gourmand du Parc du Doubs sera remis à l'un des participants tiré au sort.

Thomas Loosli

Datum: 10.04.2025

Le Quotidien

JOURNAL D'INFORMATION INDÉPENDANT JURASSIEN

Le Quotidien Jurassien
2800 Delémont 1
032/ 421 18 18
<https://www.lqj.ch/>

Genre de média: Imprimé
Type de média: Presse quotidienne et de fin de semaine
Tirage: 16'594
Parution: quotidien



Page: 7
Surface: 62'640 mm²

ÉTUDE

La mobilité franc-montagnarde à la loupe

La Taignonne Marie Gête, étudiante en développement territorial, s'intéresse à la mobilité dans les Franches-Montagnes pour son travail de fin de master. Elle cherche notamment à saisir les mesures pertinentes qui permettraient de réduire l'usage de la voiture dans la région.

«**D**ans les Franches-Montagnes, la plupart des déplacements se font en voiture, mais il y a une marge de manœuvre pour les diminuer», telle est l'hypothèse de Marie Gête. Taignonne en fin d'études de développement territorial à la Haute école spécialisée de Suisse occidentale et à l'Université de Genève. Elle termine actuellement son master en réalisant une étude sur la mobilité dans les Franches-Montagnes et sur les alternatives à l'usage de la voiture.

Pour ce faire, Marie Gête compte notamment sur un sondage afin d'obtenir un échantillon des habitudes de mobilité des habitants des Franches-Montagnes. Complé à des revues de la littérature scientifique sur cette thématique et à des entretiens menés avec des acteurs de la mobilité dans la région, elle espère pouvoir formuler plusieurs recommandations auprès du



À 24 ans, Marie Gête mène une étude sur la mobilité dans les Franches-Montagnes et espère en tirer des recommandations pour limiter l'usage de la voiture dans la région.

PHOTO OLIVIER NOAILLON

Il y a plus de gens prêts au changement que ce que l'on pense

Parc du Doubs, où elle effectue un stage.

Des habitudes qui ont la vie dure

Marie Gête cherchera à trouver quels sont les leviers qui

permettent de réduire l'utilisation de la voiture dans les déplacements. Le choix des habitants d'opter pour un mode de transports ou l'autre se fait sur des critères objectifs, mais dont la perception est parfois biaisée: «Les personnes qui utilisent la voiture ont tendance à sous-estimer le temps de trajet et le coût de la voiture, et les personnes qui utilisent les transports publics en sous-estiment le coût et surestiment les coûts de la voiture», illustre la Franc-Montagnarde.

De plus, «les habitudes jouent un énorme rôle dans

nos déplacements. Les changements de vie comme le passage à la retraite ou l'arrivée d'un enfant sont des moments où l'on peut changer notre mobilité», ajoute Marie Gête.

Le tourisme, une opportunité

Dans les Franches-Montagnes, la fréquentation touristique peut être un atout pour le développement des transports publics et de la mobilité douce: «Les lieux touristiques sont aussi des endroits appréciés par les habitants, des transports publics vers ces

lieux leur serviraient aussi», prévoit Marie Gête. Du côté des pistes et réseaux cyclables, elle constate que ceux-ci sont pensés d'abord pour le tourisme.

Décoder les habitudes des Francs-Montagnards

Actuellement, Marie Gête compte sur son sondage à destination des habitants des Franches-Montagnes pour recueillir un maximum de données sur les habitudes de mobilité. Pour l'instant, elle a reçu près de 200 réponses et espère monter jusqu'à 350, un chiffre qui permettrait d'avoir, en théorie, un échantillon représentatif de la population des Franches-Montagnes, même si elle constate pour l'instant une surreprésentation de femmes qui ont répondu au questionnaire.

Si elle ne s'attend pas à découvrir d'énormes surprises sur les modes de déplacements des Francs-Montagnards, Marie Gête signale tout de même qu'il y a plus de gens prêts au changement que ce que l'on pense, conclut-elle sur une note positive.

VALENTINE CUVIAIA

Sondage sur la mobilité jusqu'au 20 avril

<https://lqj.ch/mobility>

Questionnaire disponible en papier aux locaux du Parc du Doubs, place du 23-Juillet à Saignesgley

EN BREF

Audition de piano demain aux Breuleux

MUSIQUE La classe de piano de Cécile Bachler donnera une audition demain à 19 h à l'école de l'école primaire des Breuleux. Ce seront 14 élèves pianistes qui présenteront différents pilotes, allant de musiques traditionnelles aux grands compositeurs. Entrée libre. LQJ

IV. QUESTIONNAIRE VIDE



Enquête mobilités dans les Franches-Montagnes

Cette enquête est menée dans le cadre d'un travail de Master en développement territorial, en collaboration avec le Parc Naturel Régional du Doubs. Elle s'adresse uniquement à la population permanente des Franches-Montagnes. Le temps de réponse moyen est de 10 minutes et l'anonymat est garanti.

L'étude cherche à mieux connaître les pratiques et représentations liées à la mobilité dans cette région ainsi qu'à identifier les leviers d'action permettant de rendre ces pratiques plus compatibles avec les enjeux climatiques. Pour tout complément d'information, n'hésitez pas à me contacter à cette adresse mail : marie.gete@parcdoubs.ch.

Données personnelles

(1) Êtes-vous :

☐ Une femme

☐ Je préfère ne pas dire

☐ Un homme

☐ Autre :

(2) Quel âge avez-vous ?

(3) Quel est votre statut d'activité ?

☐ Indépendant·e

☐ À la retraite

☐ Salarié·e

☐ Sans activité

☐ Femme/homme au foyer

☐ Autre :

☐ Etudiant·e

.....

☐ Apprenti·e

(4) **Si vous êtes indépendant·e, salarié·e ou apprenti·e**, à quel taux d'occupation total travaillez-vous ?
..... %

(5) Quelle est la formation la plus élevée que vous ayez achevée ?

☐ Ecole obligatoire

☐ Formation professionnelle supérieure
(brevet fédéral, diplôme fédéral ou
diplôme ES)

☐ Formation générale sans maturité (école
de culture générale)

☐ Apprentissage ou formation
professionnelle initiale

☐ Haute école ou université (bachelor,
master ou doctorat)

☐ Maturité (gymnasiale, professionnelle ou
spécialisée)

☐ Je ne sais pas

☐ Autre :

.....

(6) Dans quelle localité des Franches-Montagnes habitez-vous principalement ? *Nous cherchons à connaître ici le lieu d'où vous partez généralement pour effectuer vos déplacements quotidiens.*

- | | |
|--|--|
| ☐ Saignelégier | ☐ Muriaux |
| ☐ Goumois | ☐ Le Peuchapatte |
| ☐ Les Pommerats | ☐ Le Cerneux-Veusil |
| ☐ Les Breuleux | ☐ Soubey |
| ☐ La Chaux-des-Breuleux | ☐ St-Brais |
| ☐ Le Noirmont | ☐ Montfaverger |
| ☐ Les Bois | ☐ Les Enfers |
| ☐ Lajoux | ☐ Montfaucon |
| ☐ Fornet-Dessus | ☐ Les Emibois |
| ☐ Les Genevez | ☐ Le Bémont |
| ☐ Le Prédame | |

(7) Dans votre domicile principal, vivez-vous :

- | | |
|---|---|
| ☐ Seul·e | ☐ En couple avec enfant(s) |
| ☐ Seul·e avec enfant(s) | ☐ Avec une ou des autres personnes (en colocation) |
| ☐ Avec un ou des parents | |
| ☐ En couple sans enfant(s) | |

(8) **Si vous avez des enfants** : Veuillez préciser le nombre d'enfants. enfant(s).

(9) **Si vous avez des enfants** : Veuillez préciser l'âge de vos différents enfants.

.....

(10) **Si vous êtes étudiant·e, salarié·e, indépendant·e ou apprenti·e** : Dans quelle commune travaillez-vous ou étudiez-vous principalement ? *Merci d'indiquer une région si vous travaillez de manière itinérante (ex : artisans ambulant) et de le spécifier si vous travaillez principalement à domicile.*

.....

Équipement en termes de mobilité

Dans cette partie, nous cherchons à mieux connaître la situation instrumentale de la population franc-montagnarde afin d'évaluer son potentiel de mobilité.

(11) Avez-vous un permis de conduire pour voiture (catégorie B) ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

(12) Avez-vous un permis de conduire pour motos et/ou scooter (catégorie A) ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

(13) Avez-vous un permis de conduire pour vélomoteur (catégorie M) ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

(14) Disposez-vous personnellement d'un des abonnements de transports publics (TP) suivants ?

Plusieurs réponses possibles.

- | | |
|---|---|
| ☐ Demi-tarif | ☐ Abonnement communautaire (ex : Vagabond) |
| ☐ Abonnement général (mensuel ou annuel) | ☐ AG Night |
| ☐ Demi-tarif PLUS | ☐ Non |
| ☐ Abonnement de parcours | ☐ Autre : |

(15) Si vous disposez d'un abonnement de TP et que vous êtes salarié-e ou apprenti-e : Votre employeur participe-t-il financièrement à votre abonnement de TP ?

- ☐ Oui, prise en charge totale ☐ Oui, prise en charge partielle ☐ Non

(16) Disposez-vous personnellement d'un abonnement pour avoir accès à des véhicules en libre-service (Mobility, PubliBike, etc.) ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

(17) Avez-vous déjà utilisé une plateforme de covoiturage (BlaBlaCar, E-covoiturage.ch, CoviEvent, etc.) ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

(18) De combien d'automobiles dispose votre ménage ? *Comptez également les voitures d'entreprise et de service qui sont toujours à votre disposition.* voiture(s)

Si votre ménage dispose au moins d'une voiture et que vous avez votre permis de conduire :

(19) À quel degré disposez-vous personnellement d'une automobile ?

- ☐ Toujours à disposition ☐ Sur demande / accord au sein du ménage ☐ Pas à disposition

(20) Où stationnez-vous généralement votre automobile dans l'enceinte de votre domicile ?

- | | |
|--|--|
| ☐ Sur une place privée ou réservée payante : CHF / mois | ☐ Dans un secteur sans restriction (zone blanche) |
| ☐ Sur une place privée ou réservée gratuite | ☐ Autre :
..... |

(21) **Si vous êtes étudiant·e, salarié·e, indépendant·e ou apprenti·e** : Disposez-vous d'une place pour garer une automobile sur votre lieu de travail ou de formation ? *Cela ne concerne pas seulement les places attribuées personnellement. Et vous pouvez disposer d'une place sans pour autant l'utiliser.*

- | | |
|--|---|
| ☐ Oui, payante : CHF / mois | ☐ Non |
| ☐ Oui, gratuite | ☐ Je ne sais pas |

(22) Avez-vous personnellement à disposition un deux-roues en état de fonctionnement ? *Plusieurs réponses possibles.*

- | | |
|--|---|
| ☐ Oui, une moto | ☐ Oui, un vélomoteur |
| ☐ Oui, un scooter | ☐ Oui, autre : |
| ☐ Oui, vélo conventionnel | ☐ Non |
| ☐ Oui, vélo électrique | |

(23) **Si vous avez à disposition une moto, un scooter ou un vélomoteur** : Où stationnez-vous généralement votre véhicule dans l'enceinte de votre domicile ?

- | | |
|--|--|
| ☐ Sur une place privée ou réservée payante : CHF / mois | ☐ Dans un secteur sans restriction (zone blanche) |
| ☐ Sur une place privée ou réservée gratuite | ☐ Autre :
..... |

(24) **Si vous êtes étudiant·e, salarié·e, indépendant·e ou apprenti·e** : Disposez-vous d'une place pour garer une moto, un scooter ou un vélomoteur sur votre lieu de travail ou de formation ? *Cela ne concerne pas seulement les places attribuées personnellement. Et vous pouvez disposer d'une place sans pour autant l'utiliser.*

- | | |
|--|---|
| ☐ Oui, payante : CHF / mois | ☐ Non |
| ☐ Oui, gratuite | ☐ Je ne sais pas |

(25) Disposez-vous d'une place pour garer un vélo sur votre lieu de domicile ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

Si oui : comment la caractériseriez-vous ? *Entourez ce qui convient.*

(26) Facile d'accès :

Fortement en désaccord – Plutôt en désaccord – Plutôt d'accord – Fortement d'accord

(27) Abrisée :

Fortement en désaccord – Plutôt en désaccord – Plutôt d'accord – Fortement d'accord

(28) Protégée du vandalisme :

Fortement en désaccord – Plutôt en désaccord – Plutôt d'accord – Fortement d'accord

(29) **Si vous êtes étudiant·e, salarié·e, indépendant·e ou apprenti·e :** Disposez-vous d'une place pour garer un vélo sur votre lieu de travail ou de formation ?

- ☐ Oui ☐ Non ☐ Je ne sais pas

Si oui : comment la caractériseriez-vous ? *Entourez ce qui convient.*

(30) Facile d'accès :

Fortement en désaccord – Plutôt en désaccord – Plutôt d'accord – Fortement d'accord

(31) Abrisée :

Fortement en désaccord – Plutôt en désaccord – Plutôt d'accord – Fortement d'accord

(32) Protégée du vandalisme :

Fortement en désaccord – Plutôt en désaccord – Plutôt d'accord – Fortement d'accord

Pratiques modales

Cette partie vise à mieux comprendre les habitudes de la population franc-montagnarde en termes de mobilité, et plus particulièrement à connaître les modes de déplacement utilisés.

SOUS-PARTIE 1 : DÉPLACEMENTS POUR LES ÉTUDES ET LE TRAVAIL

Si vous n'êtes pas salarié-e, indépendant-e, étudiant-e ou apprenti-e, passez directement à la sous-partie 2 (page suivante).

(33) Quel moyen de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude ? *Si vous utilisez plusieurs modes à la suite pour un même trajet (exemple : vélo du domicile à la gare, puis train, puis marche jusqu'au lieu de travail), cochez les tous.*

- | | |
|--|--|
| ☐ Automobile, seul | ☐ Transports publics routiers |
| ☐ Automobile en covoiturage | ☐ Vélo électrique |
| ☐ Marche | ☐ Vélo conventionnel |
| ☐ Moto, vélomoteur, scooter | ☐ Autre : |
| ☐ Train | |

(34) **Si vous utilisez généralement plusieurs moyens de déplacement sur un même trajet pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude :** Veuillez préciser la distance approximative parcourue avec les différents modes.

Exemple : 2 km à vélo, puis 10 km en train, puis 500 m de marche jusqu'au lieu de travail.

.....
.....
.....

(35) Votre mode de déplacement pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude diffère-t-il selon les jours de la semaine ? *Par exemple, vous allez le lundi, mardi et jeudi en train, mercredi en voiture et vous faites du télétravail le vendredi.*

- | | |
|---|--|
| ☐ Non | ☐ Oui, en fonction du lieu vers lequel je dois me rendre |
| ☐ Oui, en fonction de la météo | ☐ Oui, en fonction d'opportunités et contraintes externes (enfants, possibilité de covoiturage, etc.) |
| ☐ Oui, en fonction de mes horaires | |
| ☐ Oui, en fonction de la disponibilité d'un véhicule individuel motorisé | |

(36) Si votre mode de déplacement pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude diffère en fonction des jours de la semaine : Quel autre moyen de déplacement utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude ? Si vous utilisez plusieurs modes à la suite pour un même trajet, cochez-les tous.

- | | |
|--|--|
| ☐ Automobile, seul | ☐ Transports publics routiers |
| ☐ Automobile en covoiturage | ☐ Vélo électrique |
| ☐ Marche | ☐ Vélo conventionnel |
| ☐ Moto, vélomoteur, scooter | ☐ Autre : |
| ☐ Train | |

(37) À quelle fréquence effectuez-vous du télétravail ou des études à distance ? Entourez ce qui convient.

Jamais – Moins d'un jour par semaine – 1 jour par semaine – 2 jours par semaine ou plus

Remarques concernant vos pratiques de mobilité liées à votre travail ou vos études :

.....

.....

SOUS-PARTIE 2 : DÉPLACEMENTS POUR VOS ACTIVITÉS DE LOISIRS HEBDOMADAIRES

Les activités de loisirs comprennent notamment tout ce qui a trait aux visites, à la gastronomie, aux activités sportives, aux manifestations culturelles, à la religion et au travail associatif. Attention à ne pas considérer la marche ou le vélo comme moyen de déplacement s'ils sont utilisés en tant qu'activités de loisir (promenade, VTT, etc.).

(38) Pour vos activités de loisirs hebdomadaires, quel(s) moyen(s) de déplacement utilisez-vous habituellement ? Plusieurs réponses possibles.

- | | |
|--|--|
| ☐ Automobile, seul | ☐ Transports publics routiers |
| ☐ Automobile en covoiturage | ☐ Vélo électrique |
| ☐ Marche | ☐ Vélo conventionnel |
| ☐ Moto, vélomoteur, scooter | ☐ Autre : |
| ☐ Train | |

(39) Où se déroulent vos activités de loisirs hebdomadaires ? Plusieurs réponses possibles.

- | | |
|--|---|
| ☐ Dans ma commune de domicile | ☐ Ailleurs dans les Franches-Montagnes |
| ☐ Dans la commune dans laquelle je travaille / j'étudie | ☐ Ailleurs, en dehors des Franches-Montagnes |

Remarques concernant vos pratiques de mobilité liées à vos activités de loisirs hebdomadaires :

.....
.....

SOUS-PARTIE 3 : DÉPLACEMENTS POUR VOS ACTIVITÉS D'ACHATS HEBDOMADAIRES

Les activités d'achats hebdomadaires comprennent les achats au sens stricte, mais également les activités liées à des services (poste, banque, visites chez le médecin, etc.).

(40) Pour vos activités d'achats hebdomadaires, quel(s) moyen(s) de déplacement utilisez-vous habituellement ? *Plusieurs réponses possibles.*

- | | |
|--|--|
| ☐ Automobile, seul | ☐ Vélo électrique |
| ☐ Automobile en covoiturage | ☐ Vélo |
| ☐ Moto, vélomoteur, scooter | ☐ Marche |
| ☐ Train | ☐ Autre : |
| ☐ Transports publics routiers | |

(41) Où ont généralement lieu vos activités d'achats hebdomadaires ? *Plusieurs réponses possibles.*

- | | |
|--|---|
| ☐ Dans ma commune de domicile | ☐ Ailleurs dans les Franches-Montagnes |
| ☐ Dans la commune dans laquelle je travaille / j'étudie | ☐ Ailleurs, en dehors |

Remarques concernant vos pratiques de mobilité liées à vos activités d'achats hebdomadaires :

.....
.....

Opinions personnelles sur les mobilités

(42) Parmi les affirmations ci-dessous, laquelle correspond le mieux à votre ressenti vis-à-vis de votre utilisation de la voiture ?

- ☐ Je suis satisfait·e de mon utilisation actuelle de la voiture et je ne vois aucune raison pour la réduire.
- ☐ J'aimerais réduire mon utilisation actuelle de la voiture, mais pour le moment je sens que ce serait impossible ou trop compliqué.
- ☐ Je me questionne sur le fait d'utiliser d'autres modes de déplacement pour certains de mes trajets, mais pour le moment je ne sais pas quand et comment le mettre en œuvre.
- ☐ J'ai l'objectif de réduire mon utilisation actuelle de la voiture. Je sais déjà quels trajets je vais remplacer, avec quelle alternative à l'automobile, mais je ne l'ai jusqu'à présent pas mis en pratique.
- ☐ Conscient·e des divers problèmes liés à l'utilisation de la voiture, j'essaie déjà d'utiliser d'autres moyens de déplacement autant que possible. Je prévois de maintenir ou réduire ma faible ou non-utilisation de la voiture dans les prochains mois.

(43) Si vous avez répondu à la question d'avant « Je me questionne ... » ou « J'ai l'objectif de réduire ... » : Quel(s) moyen(s) de déplacement alternatif(s) à la voiture individuelle souhaiteriez-vous utiliser à l'avenir ?

- | | |
|---|--|
| ☐ La marche | ☐ Les transports publics routiers |
| ☐ Le vélo conventionnel | ☐ Le train |
| ☐ Le vélo à assistance électrique | ☐ Le transport à la demande (à mi-chemin entre le bus et le taxi, le transport à la demande est un service public qui fonctionne en complément horaire ou spatial, sur réservation préalable) |
| ☐ L'autopartage (partage d'un même véhicule, entre particuliers ou via un service d'autopartage (ex : Mobility)) | ☐ Autre : |
| ☐ Le covoiturage (déplacement effectué à plusieurs au moyen d'un véhicule motorisé, sans objectif lucratif) | |

SOUS-PARTIE 1 : TRANSPORTS PUBLICS

Quelle est votre appréciation du service de transports publics dans les Franches-Montagnes...

(44) ... en termes de coût ? Entourez ce qui convient.

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(45) ... en termes de temps de trajet ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(46) ... en termes de fiabilité ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(47) ... en termes de confort ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(48) ... en termes de cadence / fréquence ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(49) ... en termes d'amplitude géographique (étendue du territoire couvert par ce réseau) ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(50) ... en termes d'amplitude horaire (plage de temps pendant laquelle le service est disponible dans une journée) ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(51) ... en termes de lisibilité de l'offre ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(52) Quels sont les **trois** principaux freins à l'usage des transports publics dans les Franches-Montagnes pour votre mobilité quotidienne ? 1 à 3 réponses possibles.

- | | |
|---|---|
| ☐ Habitude d'utiliser un autre mode | ☐ Dépendance à un horaire et des lignes prédéfinis |
| ☐ Déficit d'offre (temps de trajet et/ou distance à l'arrêt trop importants, cadence trop faible, manque de confort) | ☐ Promiscuité du voyage en commun |
| ☐ Coûts trop importants | ☐ Sentiment d'insécurité |
| ☐ Manque de connaissance / de lisibilité de l'offre | ☐ Image associée à l'usage des transports publics |
| ☐ Difficultés pour transporter du matériel ou des personnes | ☐ Autre : |
| | |
| | |

Remarques concernant les transports publics dans les Franches-Montagnes :

.....

SOUS-PARTIE 2 : MOBILITÉ DOUCE

La mobilité douce comprend tous les déplacements effectués grâce à la force musculaire, c'est-à-dire principalement la marche, le vélo et le vélo à assistance électrique.

Quelle est votre appréciation générale des réseaux de mobilité douce (vélo, marche, VAE, etc.) dans les Franches-Montagnes...

(53) ... en termes d'amplitude géographique (étendue du territoire couvert par ce réseau) ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(54) ... en termes de caractère direct des itinéraires (possibilité d'aller d'un point A à un point B sans détour inutile) ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(55) ... en termes de qualité des infrastructures cyclables (voies cyclables et stationnements pour vélos) ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(56) ... en termes de qualité des infrastructures piétonnes (trottoirs, chemins de randonnées, passages piétons, etc.) ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(57) ... en termes de lisibilité de l'offre ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(58) ... en termes de sécurité routière ?

Très insatisfait·e – Plutôt insatisfait·e – Neutre – Plutôt satisfait·e – Très satisfait·e

(59) Quels sont les **trois** principaux freins à l'usage de la mobilité douce (marche, vélo, VAE, etc.) dans les Franches-Montagnes pour votre mobilité quotidienne ? 1 à 3 réponses possibles.

- | | |
|--|--|
| ☐ Habitude d'utiliser un autre mode | ☐ Difficultés pour transporter du matériel ou des personnes |
| ☐ Distances à parcourir trop importantes | ☐ Manque de matériel (vélo, casque) |
| ☐ Effort physique trop important | ☐ Manque de compétences |
| ☐ Déficit en termes d'offre (manque ou mauvaise qualité des voies dédiées à la mobilité douce, d'abris vélos, etc.) | ☐ Sentiment d'insécurité |
| ☐ Manque de lisibilité / de connaissance de l'offre | ☐ Image associée aux mobilités douces |
| ☐ Exposition aux conditions météorologiques | ☐ Autre : |
| | |
| | |

Remarques concernant la mobilité douce dans les Franches-Montagnes :

.....

.....

TROISIÈME PARTIE : LES ALTERNATIVES AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

Les transports individuels motorisés comprennent essentiellement la voiture, la moto, le scooter et le vélomoteur.

(60) Quelles sont les **trois** solutions que vous considérez comme les plus pertinentes pour limiter le nombre de kilomètres parcourus en transport individuel motorisé dans la région des Franches-Montagnes ? 1 à 3 réponses possibles.

- ☐ Développer l'offre des moyens de déplacement alternatifs (transports publics, autopartage, covoiturage, transport à la demande, etc.)
- ☐ Agir sur les coûts de la mobilité (taxe sur le carburant, gratuité des transports publics, stationnement payant, etc.)
- ☐ Concentrer les activités autour des arrêts de transports publics
- ☐ Développer/maintenir des services de proximité
- ☐ Promouvoir l'itinérance des services (ex : Bibliobus)
- ☐ Promouvoir le télétravail
- ☐ Développer des campagnes de sensibilisation (sur les effets néfastes du trafic motorisé, les effets bénéfiques sur la santé publique des modes doux, etc.)
- ☐ Offrir une expérience des modes de transport alternatifs (transports publics, vélo à assistance électrique, etc.) à des automobilistes

Remarques :
.....

(61) Quels sont les **trois** moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle que vous considérez comme les plus pertinents dans la région des Franches-Montagnes ? 1 à 3 réponses possibles.

- | | |
|---|--|
| ☐ La marche | ☐ Les transports publics routiers |
| ☐ Le vélo conventionnel | ☐ Le train |
| ☐ Le vélo à assistance électrique | ☐ Le transport à la demande (à mi-chemin entre le bus et le taxi, le transport à la demande est un service public qui fonctionne en complément horaire ou spatial, sur réservation préalable) |
| ☐ L'autopartage (partage d'un même véhicule, entre particuliers ou via un service d'autopartage (ex : Mobility)) | ☐ Autre : |
| ☐ Le covoiturage (déplacement effectué à plusieurs au moyen d'un véhicule motorisé, sans objectif lucratif) | |

Remarques :
.....

Fin du questionnaire – Merci beaucoup pour votre participation !

Commentaires généraux

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Si vous souhaitez participer au tirage au sort du Carton gourmand de produits du terroir et recevoir les résultats de cette enquête, veuillez indiquer ici votre adresse e-mail (celle-ci **ne** sera **pas** reliée avec vos précédentes réponses et sera utilisée seulement dans le cadre de ce travail) :

✉

V. GUIDE D'ENTRETIEN

N°	QUESTION	THÈME	PERSONNES CONCERNÉES
1	En tant que <i>*titre professionnel de l'interlocuteur·rice*</i> , quel rôle jouez-vous dans la mobilité aux Franches-Montagnes (objectifs, marge de manœuvre, ...) ?	Contexte et rôle de l'interviewé·e	Toutes
2	En deux mots, quels sont les principaux projets que vous avez menés ou que vous prévoyez de mener concernant la mobilité ?	Contexte et rôle de l'interviewé·e	Toutes
3	Comment décririez-vous les pratiques de mobilité quotidienne des habitant·e·s des Franches-Montagnes ? Quels sont les principaux enjeux ?	Diagnostic des pratiques de mobilité actuelles	Toutes
4	Quels sont, selon vous, les principaux freins à une mobilité plus durable dans ce territoire (habitudes et représentations ; spécificités géographiques, économiques, culturelles) ?	Diagnostic des pratiques de mobilité actuelles	Toutes
5	Les distances parcourues par jour et par personne ont considérablement augmenté ces dernières années en Suisse. Selon vous, est-il possible et souhaitable de « faire machine arrière » et de diminuer les distances parcourues par la population franc-montagnarde ? Si oui, comment ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Toutes
6	Pour que les gens utilisent moins la voiture individuelle en milieu rural, plusieurs études ont démontré la nécessité de proposer un bouquet d'offres alternatives pour répondre à la diversité de la demande. Quelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle vous paraissent les plus pertinentes dans la région des F.-M. ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Toutes
7	Dans le Plan Climat, pour réduire le trafic pendulaire individuel, le développement de l'autopartage, la promotion des VAE ainsi que la résolution des problèmes de mobilité pour le « dernier kilomètre » sont mis à l'agenda. Comment ces différents points se concrétisent-ils ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	A. Brahier
8	Le train est l'alternative à la voiture individuelle qui semble le plus convaincre les francs-montagnards, selon mon enquête par questionnaire. Cependant, les transports publics en milieu peu dense sont relativement peu efficaces (dans un souci d'équité territoriale, on cherche à desservir tout le territoire) et ainsi peu rentables économiquement. Pensez-vous qu'une augmentation de l'offre est tout de même souhaitable / faisable ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Toutes
9	Selon les résultats de mon enquête par questionnaire, les franc-montagnard·e·s sont plutôt insatisfait·e·s du coût et de la fréquence des TP. Une augmentation des cadences et/ou une baisse des coûts seraient-elles envisageables ? Quelle est la marge de manœuvre de <i>*organisation de l'interviewé·e*</i> ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	D. Asséo + P. Comte

10	Le croisement entre l'indicateur d'accessibilité en TP de l'ARE et la carte de concentration des emplois (ou de la population) mettent en évidence des zones où l'accessibilité semble plus problématique (<i>*exemples concrets*</i>). Est-ce un constat qui vous parle ? Et si oui, comment ces questions sont-elles abordées ou pourraient-elles l'être au sein de <i>*organisation de l'interviewé·e*</i> ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Communes + P. Comte
11	Est-ce que c'est vous qui vous occupez de planifier l'offre de transports scolaires ? Existe-t-il des synergies avec l'offre « standard » ou serait-il possible d'en imaginer ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	P. Comte
12	Avez-vous déjà envisagé l'implantation d'une offre de Transport à la demande dans les Franches-Montagnes, qui pourrait fonctionner en complément horaire et/ou spatial ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	D. Assséo + communes + P. Comte
13	Le VAE est la deuxième alternative au TIM qui semble le plus convaincre les F-M et près d'1 répondant·e sur 4 est en possession d'un VAE en état de fonctionnement. Dans quelle mesure pensez-vous que la pratique du vélo pourrait être pertinente pour diminuer l'usage de la voiture dans les mobilités quotidiennes des franc-montagnard·e·s ? Et si cela est pertinent, comment favoriser cette dynamique ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Canton + communes + associations
14	Toujours selon les résultats de cette même enquête, les réseaux de mobilité douce semblent jouir d'une satisfaction générale. Le seul point sur lequel les répondant·e·s se disent plutôt insatisfait·e·s ou très insatisfait·e·s (35% en tout), c'est la qualité des infrastructures cyclables. Pourquoi à votre avis ? Quelle est la marge de manœuvre de <i>*organisation de l'interviewé·e*</i> pour améliorer la situation ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Canton + communes + associations
15	Le VAE est la deuxième alternative au TIM qui semble le plus convaincre les F-M et près d'1 répondant·e sur 4 est en possession d'un VAE en état de fonctionnement. Dans quelle mesure pensez-vous que l'intermodalité TP - vélo pourrait être pertinente pour diminuer l'usage de la voiture dans les mobilités quotidiennes des franc-montagnard·e·s ? Et si cela est pertinent, comment favoriser cette dynamique ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	P. Comte
16	Les principaux freins à l'usage de la mobilité douce semblent être (1) l'exposition aux conditions météorologiques, (2) des distances à parcourir trop importantes et (3) la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes. Dans quelle mesure pensez-vous que la promotion de véhicules intermédiaires, c-à-d des véhicules à mi-chemin entre le vélo électrique et la voiture individuelle, permettraient de lever ces freins et de limiter l'usage de la voiture individuelle ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Canton + communes + associations

17	Le dispositif Covoiturage dans l'Arc jurassien promeut depuis plus de 10 ans la pratique du covoiturage à l'échelle de l'Arc jurassien pour les déplacements pendulaires transfrontaliers. Liant directement des partenariats avec les entreprises, le dispositif fait la promotion de la pratique du covoiturage sur les lieux d'emplois et crée des aires de covoiturage, principalement du côté français. Le Canton du Jura n'est pas partenaire du dispositif, mais les chiffres issus de leur bilan sont assez réjouissants. Pensez-vous que cette manière de faire aurait du potentiel aux F.-M., pour les déplacements pendulaires des francs-montagnards ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Canton + communes + associations
18	L'autopartage entre particuliers semble particulièrement adapté aux milieux peu denses pour diminuer le nombre de voitures au sein du ménage. Que pensez-vous de cette solution ? Comment pourrait-elle être promue ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Canton + communes + associations
19	Une étude menée sur 4 agglomérations en France et en Suisse a démontré que les individus étaient sensibles à une augmentation de l'offre de TP seulement lorsqu'ils se trouvaient dans une situation défavorable pour l'usage de la voiture. À votre avis, serait-il souhaitable d'instaurer des mesures de restriction du trafic motorisé (zones 30, limitation du stationnement) dans les Franches-Montagnes ? Lesquelles, et avec quel degré d'acceptabilité sociale et d'équité ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Canton + communes + associations
20	Plus de la moitié des répondant·e·s à l'enquête par questionnaire que j'ai menée se disent prêt·e·s à diminuer leur usage de la voiture. Certain·e·s savent déjà quels trajets et avec quelle alternative ils remplaceront la voiture, d'autres se questionnent et d'autres encore aimeraient le faire mais sentent que pour le moment ce serait trop compliqué. À votre avis, quels moyens pourraient être mis en œuvre pour les différents publics cibles ?	Pistes et leviers d'action pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M.	Toutes
21	Plusieurs initiatives de mobilités alternatives à la voiture individuelle sont lancées par des privés (ex : le Noctambus dans les F-M, le projet de VLS qui devrait bientôt voir le jour). À votre avis, comment expliquer cette dynamique ?	Gouvernance	Toutes
22	Quel rôle pourrait ou devrait jouer le Parc du Doubs pour favoriser les mobilités quotidiennes durables dans les F-M ?	Gouvernance	Toutes

VI. GRILLE D'ANALYSE DES ENTRETIENS

THÈME ET CODE COULEUR	OBJECTIF ANALYTIQUE	QUESTIONS ASSOCIÉES	INDICATEURS / ÉLÉMENTS À RELEVÉ
GOUVERNANCE & RÔLE DU PARC DU DOUBS	Identifier les compétences, objectifs et marges de manœuvre des acteurs ; Cerner les attentes à l'égard du Parc	(1), (2), (21), (22)	Fonction, périmètre d'action, relation à la mobilité, suggestions d'actions, limites perçues
DIAGNOSTIC PARTAGÉ DE LA MOBILITÉ	Vérifier la perception des pratiques et des enjeux du territoire	(3), (4)	Pratiques identifiées, freins relevés (géographie, culture, etc.)
RÉDUCTION DES DISTANCES PARCOURUES	Explorer les marges d'action pour diminuer la demande en termes de mobilité	(5)	Avis sur la désirabilité et faisabilité, freins / leviers évoqués
TRANSPORTS PUBLICS	Évaluer la perception des TP et leur potentiel ; Évaluer la prise en compte locale des inégalités d'accessibilité	(6), (8), (9), (10), (11)	Niveau de connaissance, intérêt, freins / leviers évoqués
MOBILITÉ DOUCE	Évaluer la perception de la mobilité douce et son potentiel	(6), (7), (13), (14)	Niveau de connaissance, intérêt, freins / leviers évoqués
INTERMODALITÉ	Évaluer le potentiel de l'intermodalité	(6), (15)	Freins/leviers évoqués
VÉHICULES INTERMÉDIAIRES	Évaluer la perception des véhicules intermédiaires et leur potentiel	(16)	Niveau de connaissance, intérêt, freins / leviers évoqués
ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES	Évaluer le potentiel de l'électrification des véhicules	(6)	Freins/leviers évoqués
MOBILITÉ PARTAGÉE	Évaluer la perception du covoiturage et de l'autopartage et leur potentiel	(6), (7), (17), (18)	Niveau de connaissance, intérêt, freins / leviers évoqués
TRANSPORT À LA DEMANDE	Évaluer la perception du Tàd et son potentiel	(6), (12)	Niveau de connaissance, intérêt, freins / leviers évoqués
RESTRICTIONS LIÉES AUX TIM	Évaluer l'acceptabilité des restrictions à la mobilité automobile	(19)	Niveau de connaissance, intérêt, freins / leviers évoqués
ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT DE PRATIQUES	Identifier les leviers d'action pour divers types de publics	(20)	Leviers proposés