© Gête 2025

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

UNIVERSITÉ DE GENÈVE

Hes·so
Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale

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**

1ère 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

2ème 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

3ème 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
4ème 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 aggloméra-tions 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.

1ÈRE 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 CO_2 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).

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

Le principe 1.3 précise notamment :

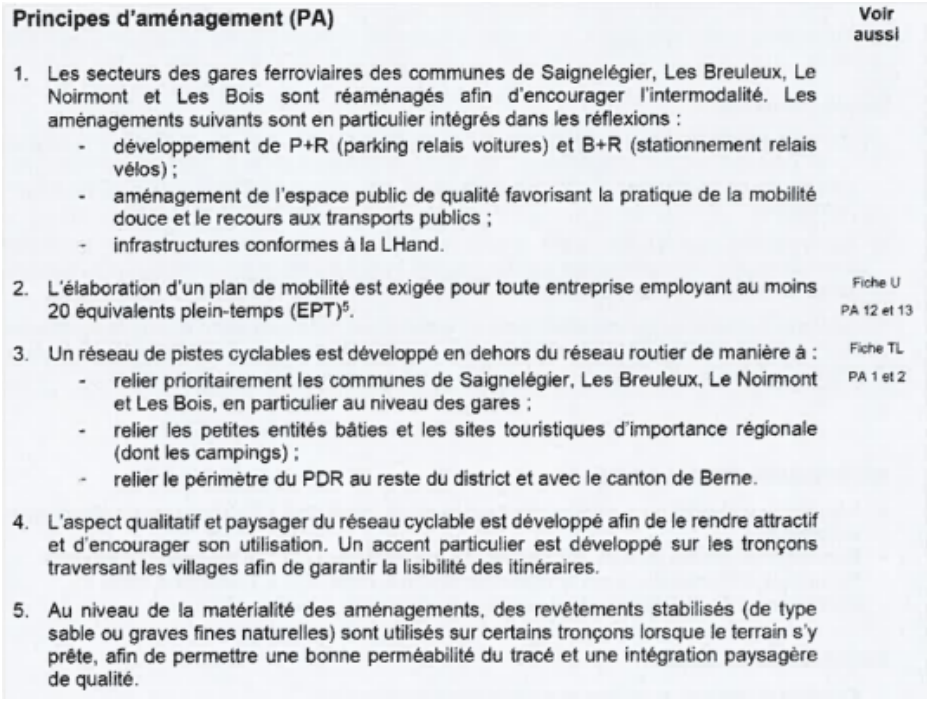
> « *L'instauration d'une politique cantonale relative au stationnement doit permettre d'influer sur les flux automobiles et d'inciter au report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Une généralisation des plans de mobilité d'entreprise et le développement de parkings-relais aux abords 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.

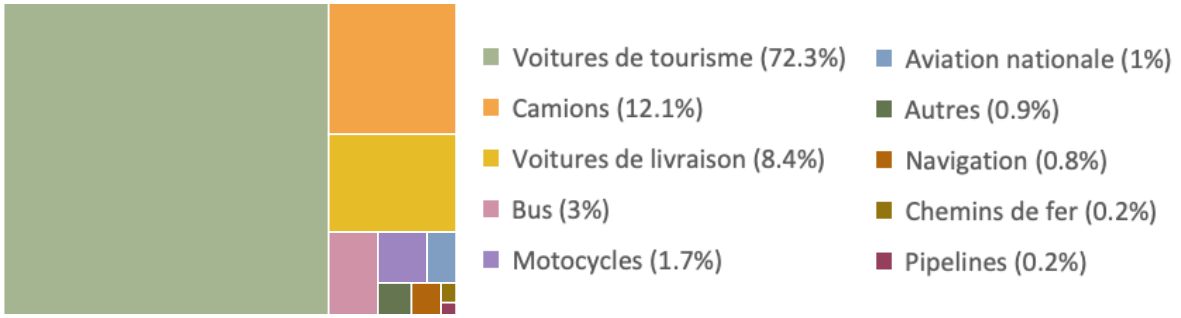


Figure 3 : Répartition des émissions de CO_2 imputables aux transports selon le mode, en 2022, sans l'aviation internationale (Adapté de : OFS, 2024)

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'usager 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 psycho-sociologie 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 chaines 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 & Deguitre, 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 & Deguitre, 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-si 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, boite à outils, TAD). Il peut être déployé en complément horaire, en complément spatial ou encore pour des publics spécifiques (CEREMA, boite 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.

1.3.3.2. LES TRANSPORTS SCOLAIRES

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 usager·ères. 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 résidante 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 / km^2. 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, boite 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 inscrit·es 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 (Helmers, 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 connait 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 règlementations 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.

2ÈME 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).

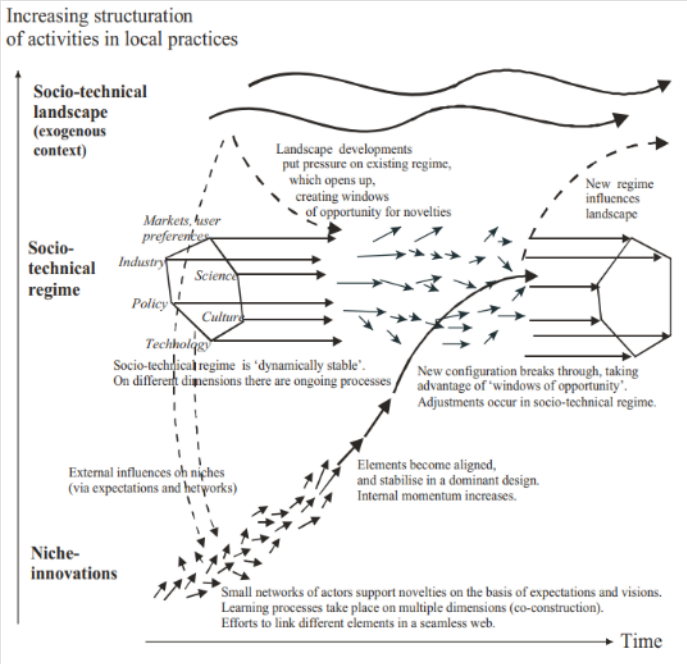


Figure 5 : La perspective multi-niveaux des transitions sociotechniques (Source : Geels & Schot, 2007)

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 (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·rises 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 évènements 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).

3ÈME 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 diffusé dans les bus circulant aux F.-M. du 1er 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 Fueg, 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, la

grille d'analyse ainsi que la retranscription de chaque entretien avec l'analyse thématique sont disponibles respectivement en Annexes V, VI et VII.

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 Maîche 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.

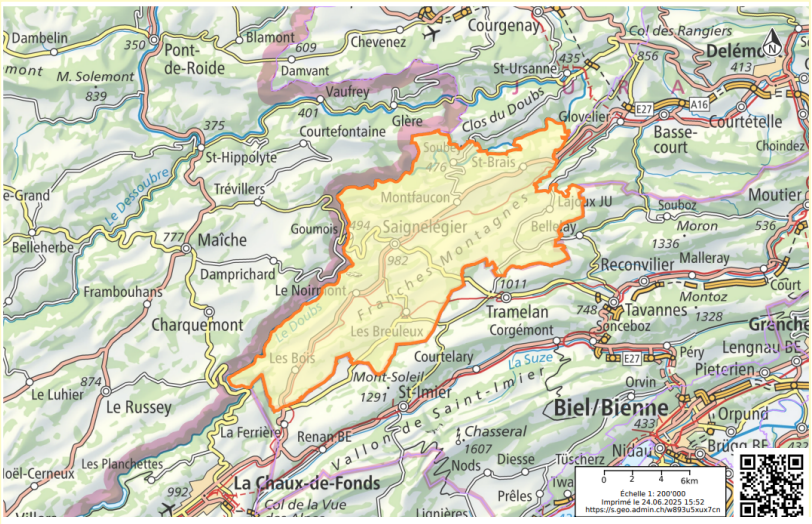


Figure 6 : Situation géographique du district des Franches-Montagnes (Source : Office fédéral de topographie swisstopo, 2025a)

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 km^2 en 2023, alors que la moyenne suisse se situe autour 220 habitants au km^2 (OFS, 2023) – et son habitat dispersé, ce territoire connait 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).

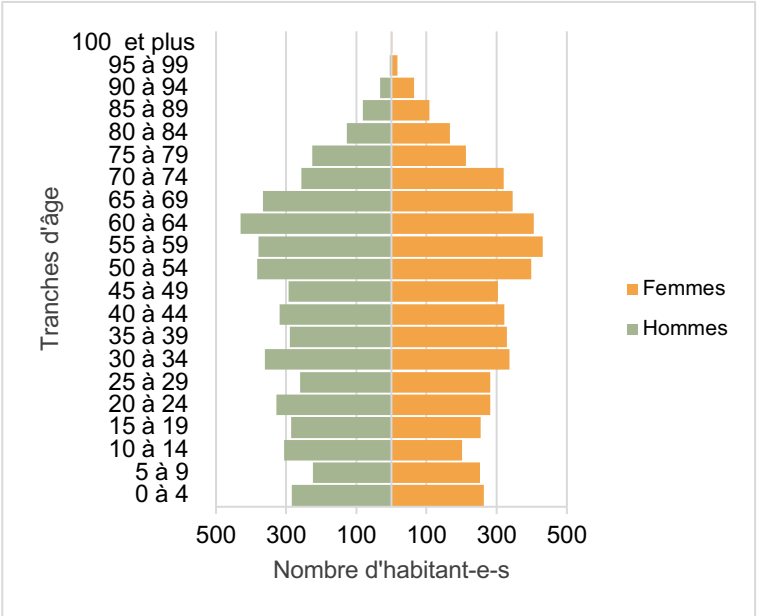


Figure 7 : Pyramide des âges des Franches-Montagnes au 31 décembre 2023 (Source des données : République et Canton du Jura, 2025b)

L'âge médian se situe autour de 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 connait 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 secteur primaire (agriculture, sylviculture et pêche) (République et Canton du Jura, 2024). En comparaison nationale et cantonale, il y a donc une surreprésentation des emplois dans les secteurs secondaire et primaire (OFS, 2025a).

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. MOBILITÉS

3.2.4.1. RÉSEAUX

Traversé par deux lignes de train exploitées par les CJ (R36 Glovelier – Saignelégier – Le Noirmont – La Chaux-de-Fonds ; R37 : Le Noirmont – Tavannes) et une route principale suisse (H18), le district est également desservi par six lignes de bus exploitées par Mobiju (CarPostal). La Figure 8 illustre le réseau de TP à l'échelle du district, avec les lignes nocturnes.

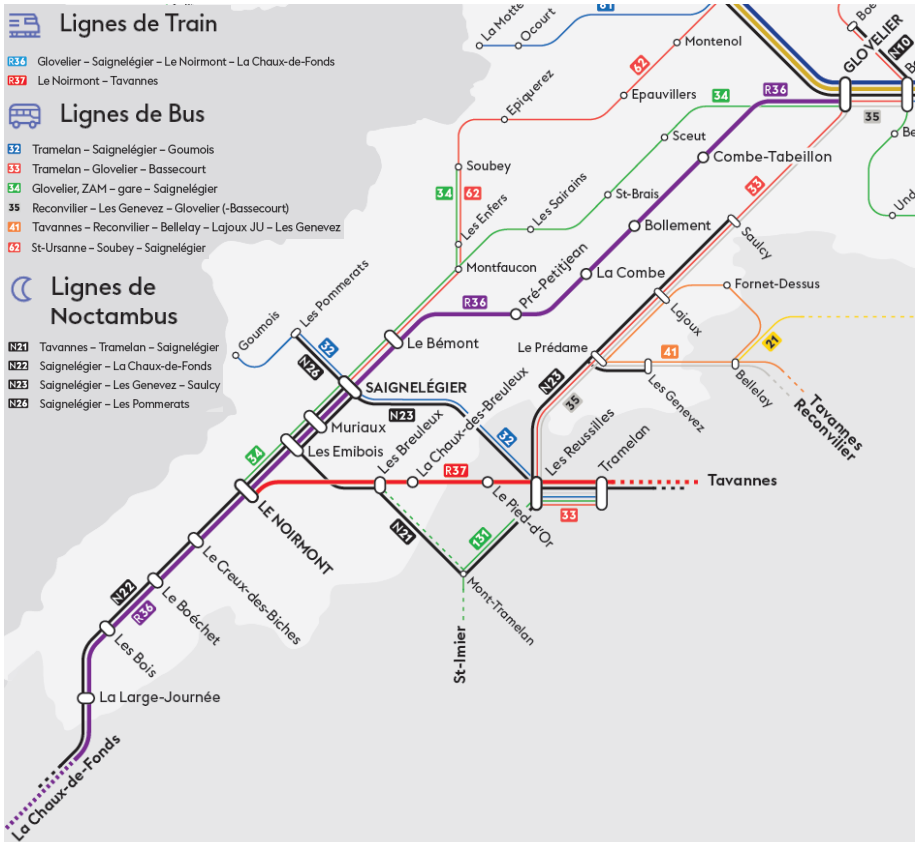


Figure 8 : Réseau de TP dans le district des F.-M. (Adapté de : l'esprit mobile, 2025)

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.

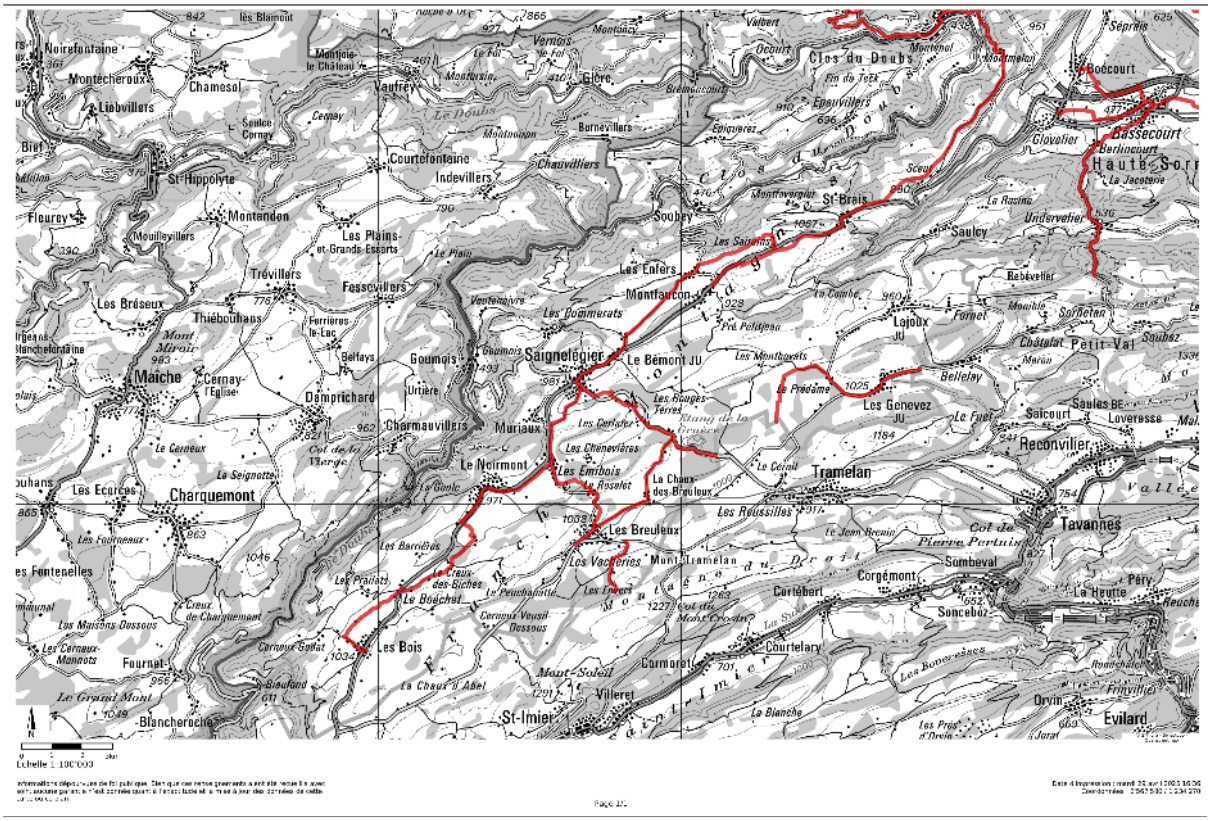


Figure 9 : Itinéraires cyclables balisés (Source : République et Canton du Jura, 2025f)

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).

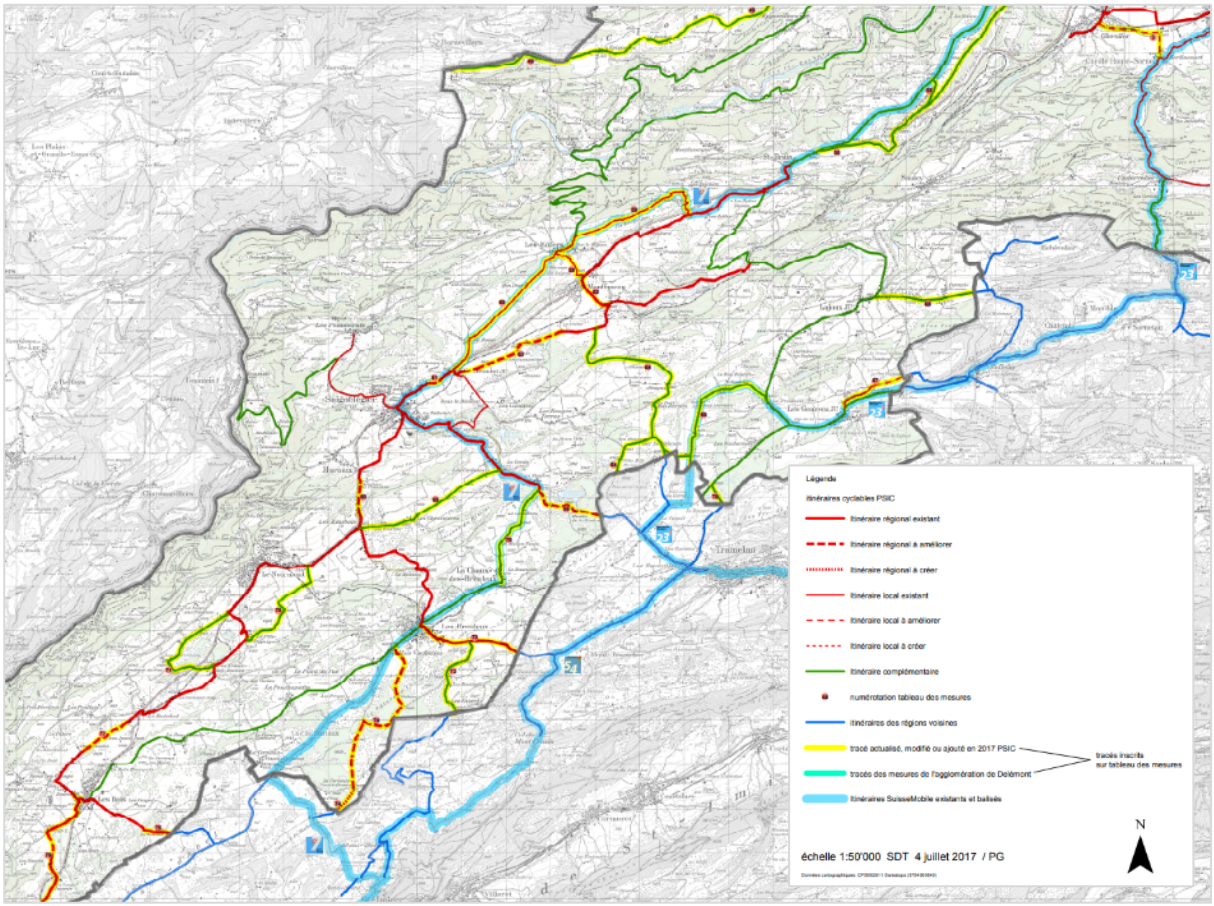


Figure 10 : Zoom sur les Franches-Montagnes de la carte de synthèse du Plan sectoriel des itinéraires cyclables (Source : République et Canton du Jura, 2017)

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.

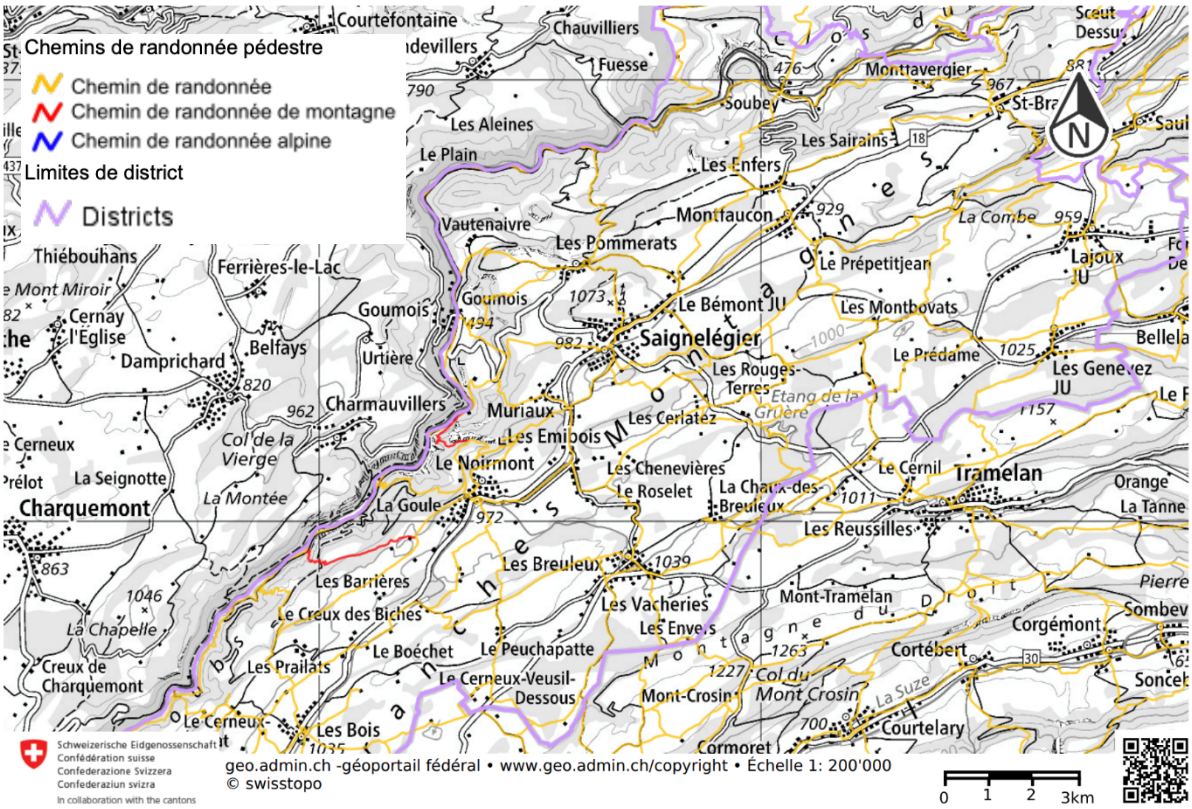


Figure 11 : Réseau des chemins de randonnée (Source : Office fédéral de topographie swisstopo, 2025b)

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

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).

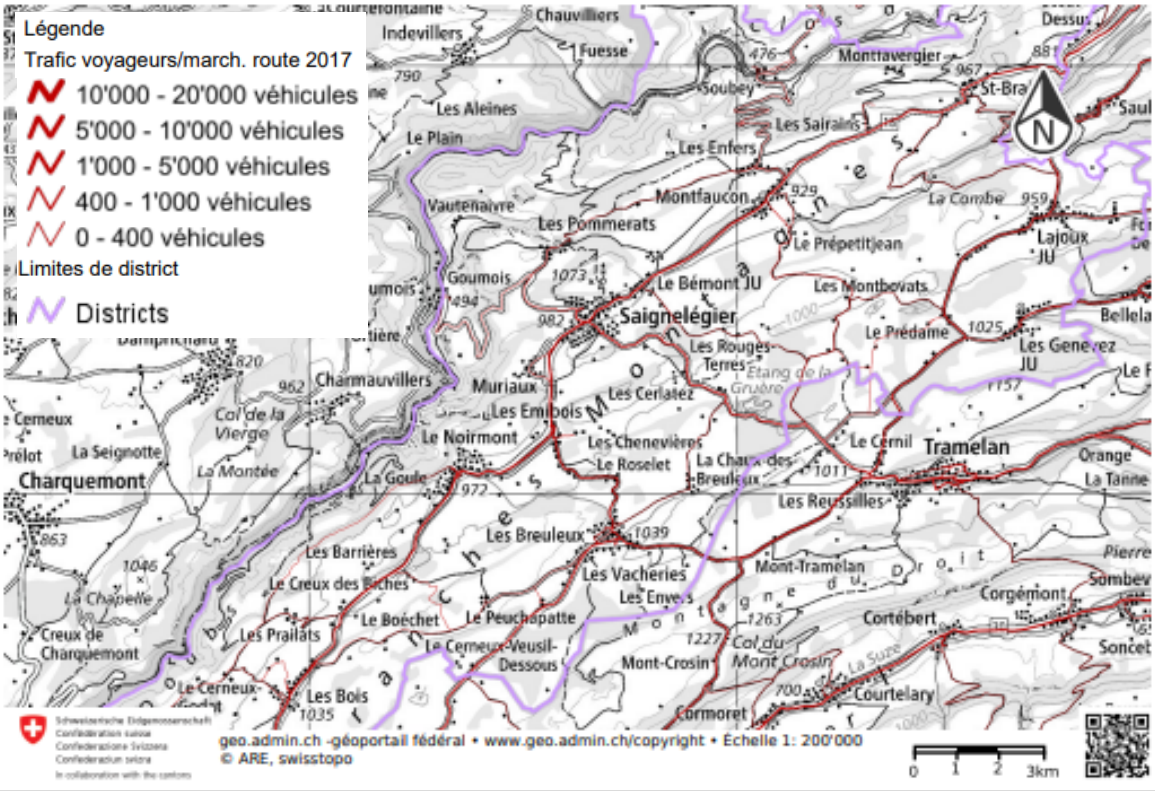


Figure 14 : Trafic routier (Source : ARE, 2017d)

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).

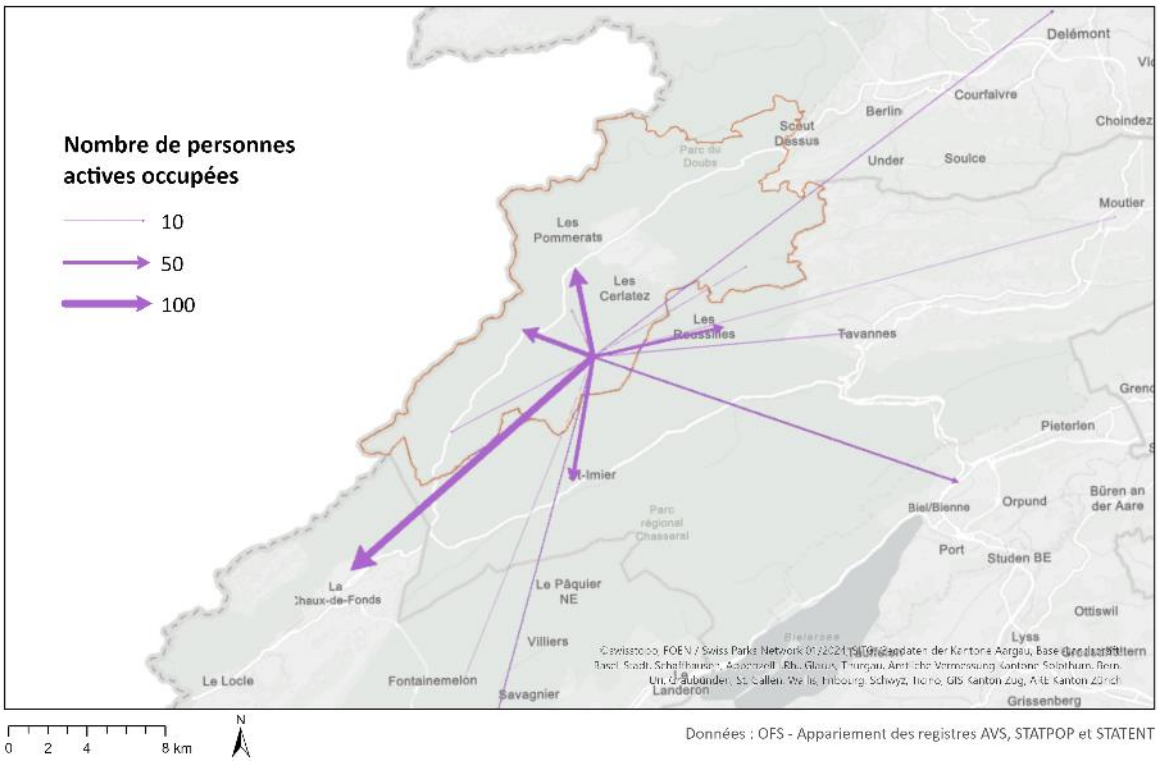


Figure 15 : Principaux flux pendulaires depuis la commune des Breuleux en 2020

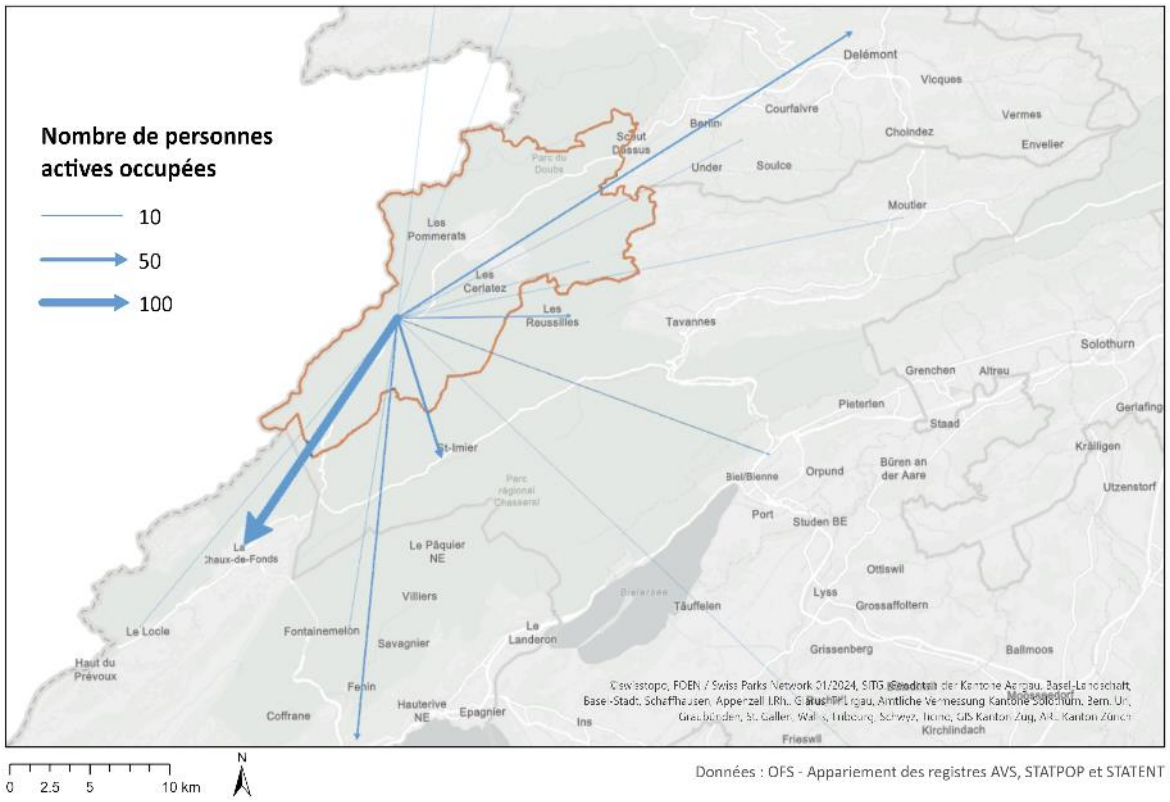


Figure 16 : Principaux flux pendulaires depuis la commune du Noirmont en 2020

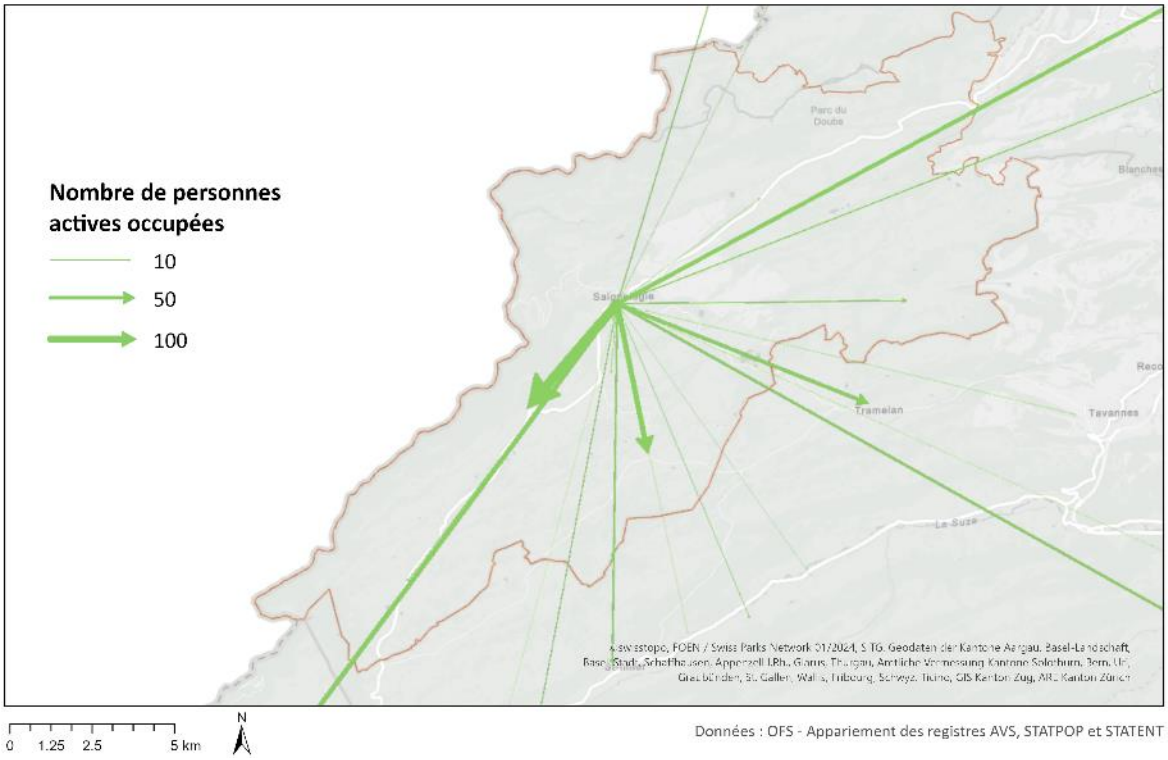


Figure 17 : Principaux flux pendulaires depuis la commune de Saignelégier en 2020

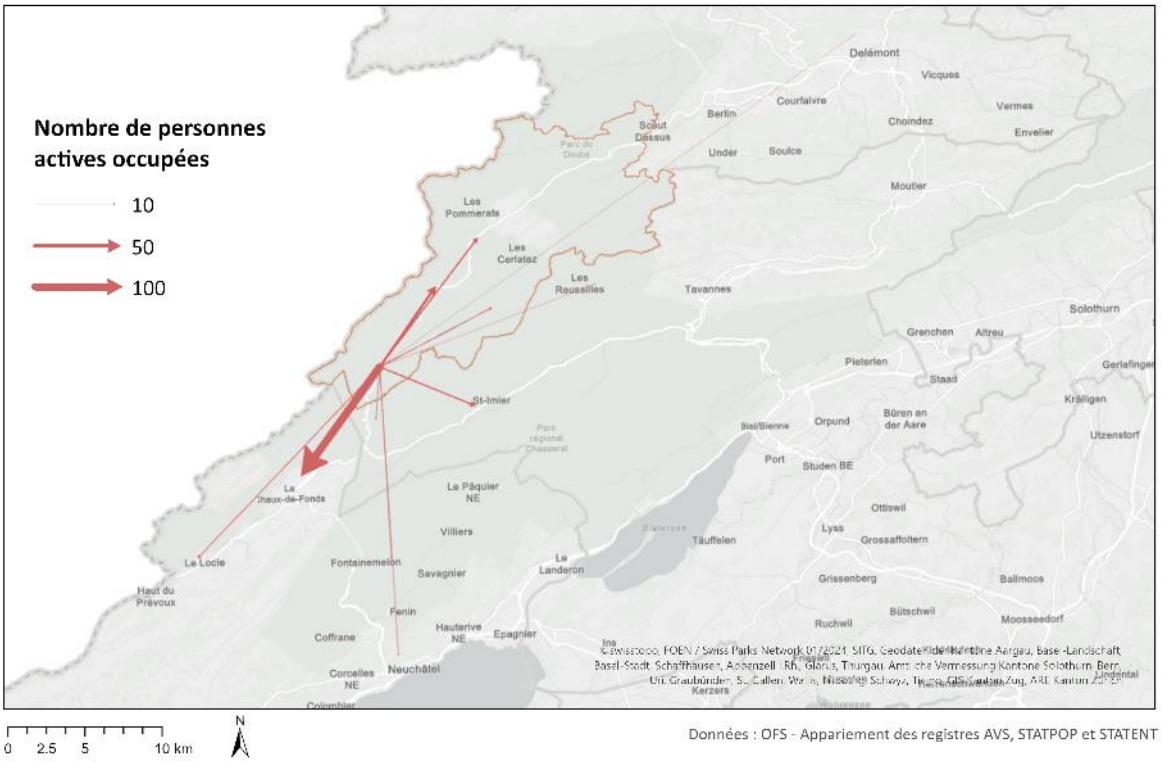


Figure 18 : Principaux flux pendulaires depuis la commune des Bois en 2020

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.

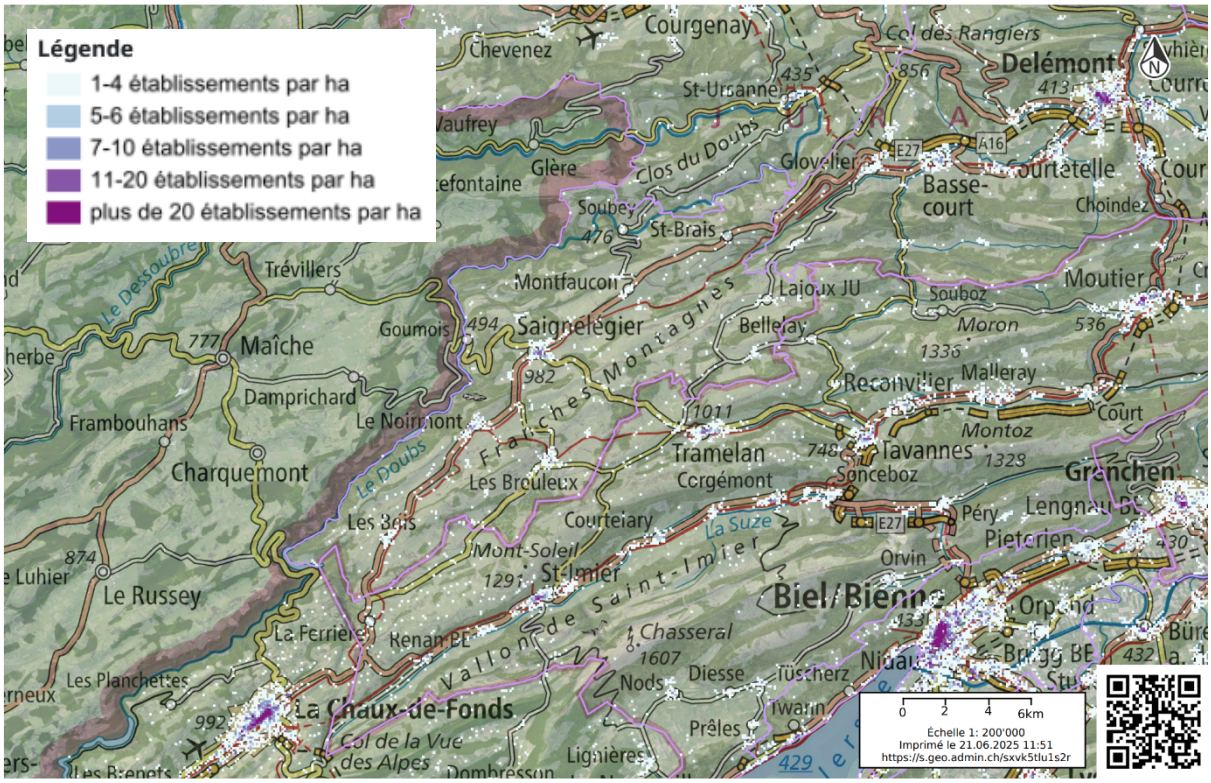


Figure 19 : Densité d'établissements sur le territoire (Source : OFS, 2022)

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

n’est pas considéré comme étant desservi en TP, même à proximité de certains arrêts de bus, en raison de la cadence journalière trop faible.

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).

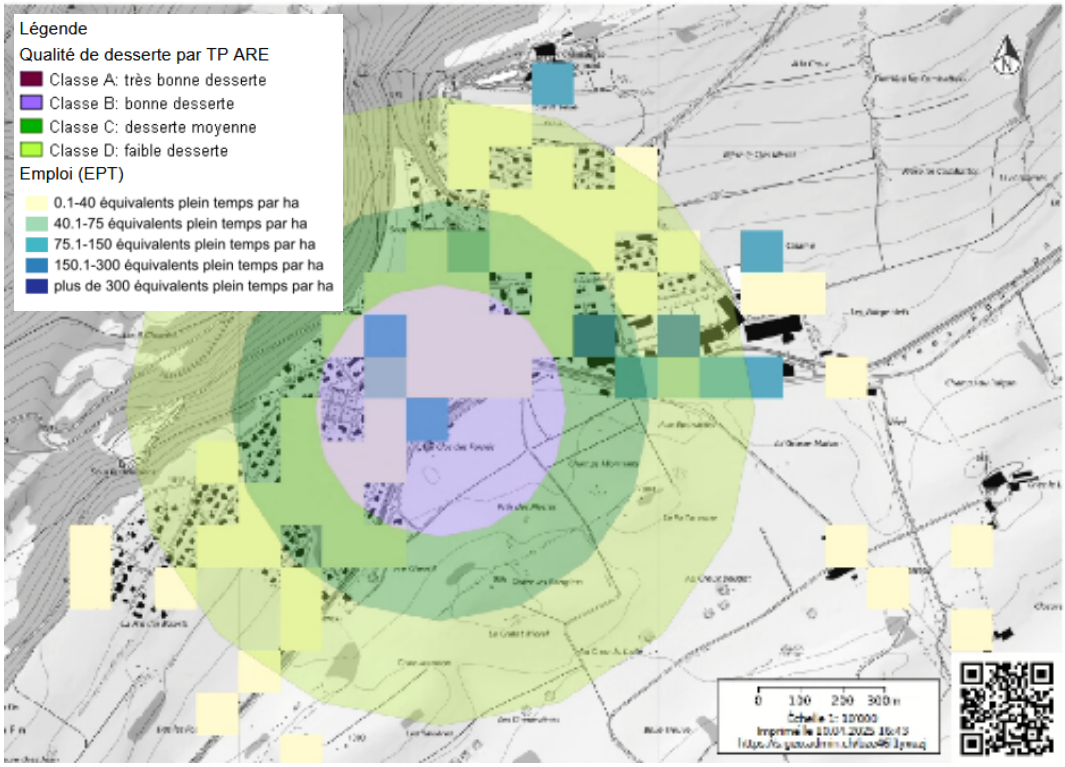


Figure 20 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare au Noirmont (Source : OFS & ARE, 2022).

Aux Bois, un petit secteur qui possède plus de 40 EPT au Sud-Ouest de la commune n’est pas couvert par les TP (Figure 21). Les entreprises implantées sont les sociétés anonymes Zürcher, Nicklex et Galva.

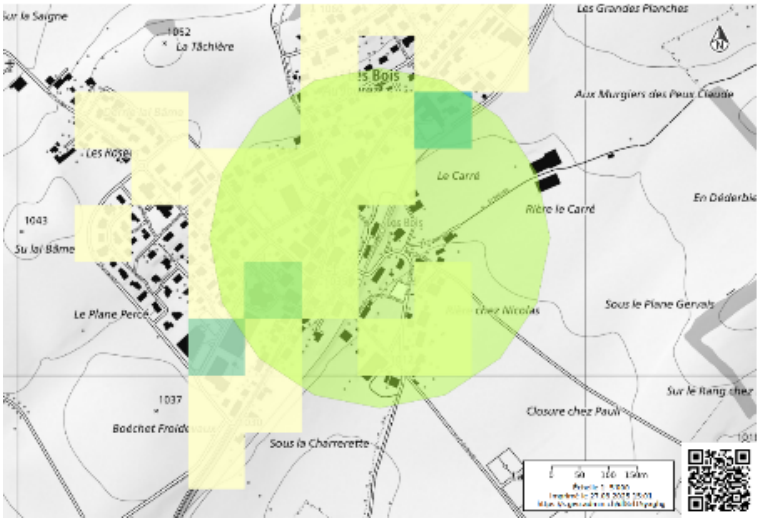


Figure 21 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Bois (Source : OFS & ARE, 2022).

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 apparait 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.

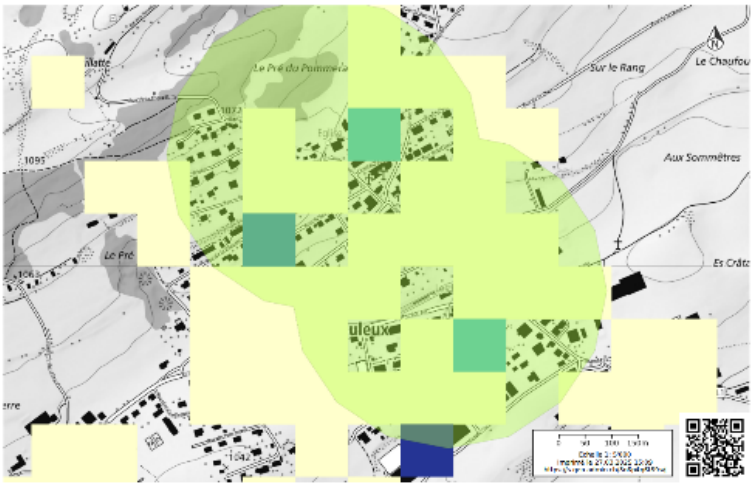


Figure 22 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Breuleux (source : OFS & ARE, 2022).

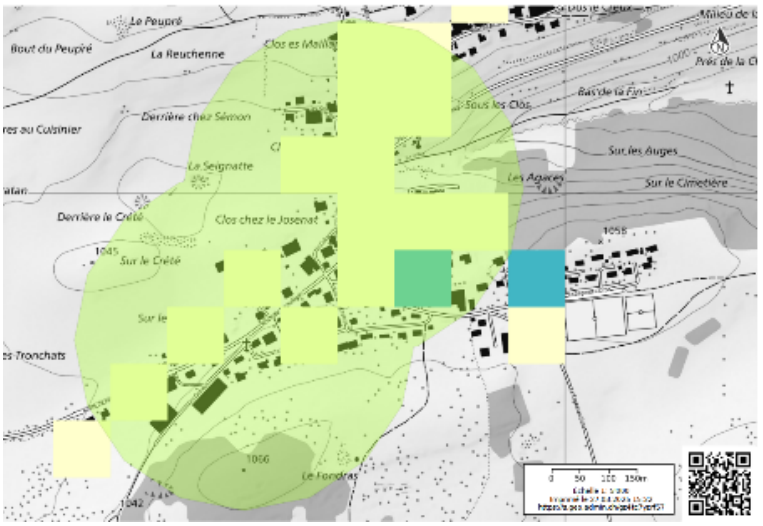


Figure 23 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare aux Genevez (source : OFS & ARE, 2022).

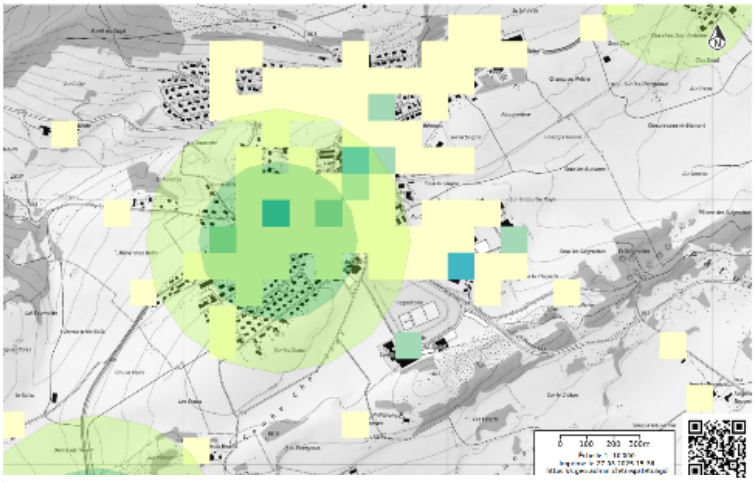


Figure 24 : Croisement entre la qualité de desserte en TP et la densité d'emploi par hectare à Saignelégier (source : OFS & ARE, 2022).

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).

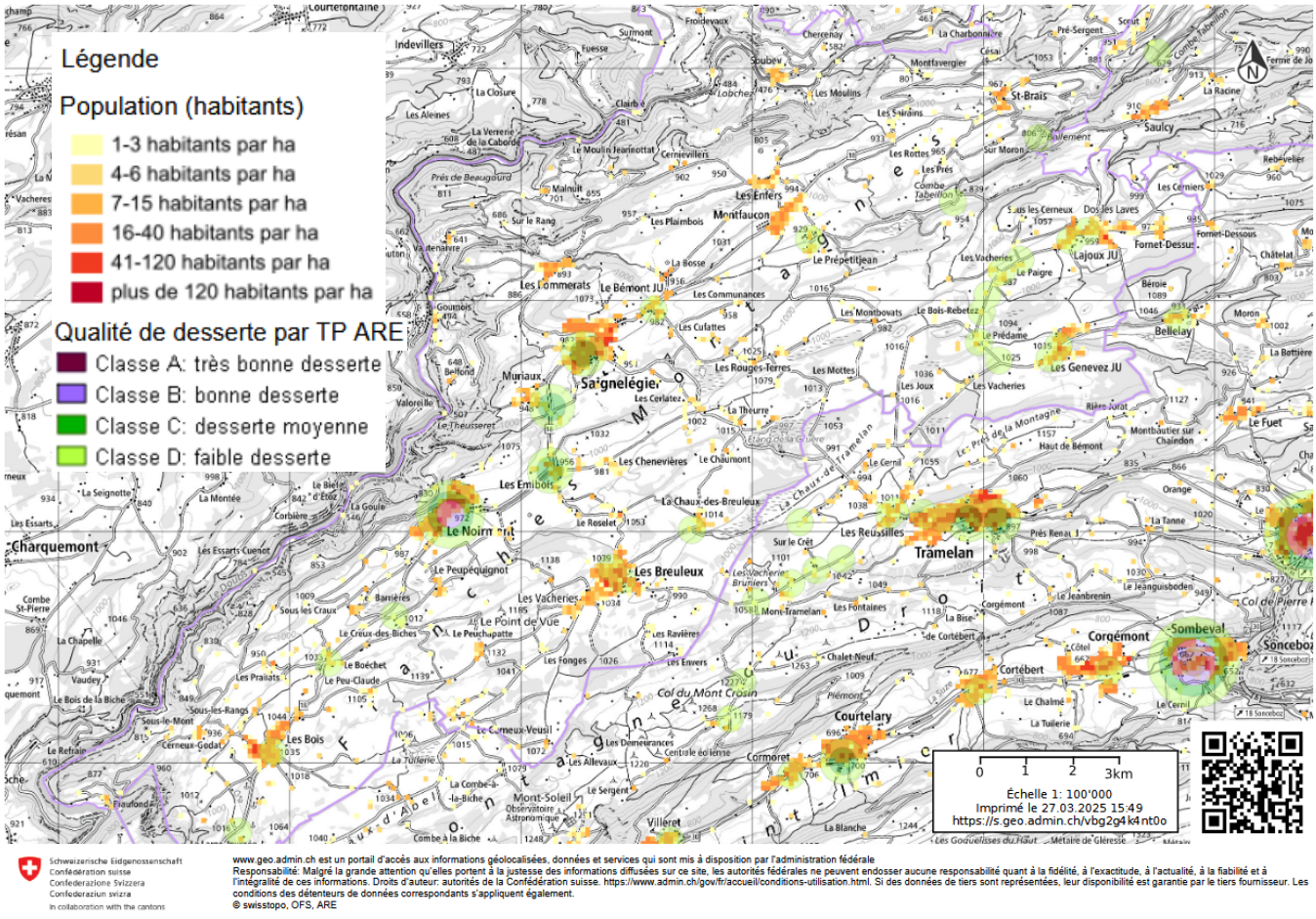


Figure 25 : Carte axée sur le district des Franches-Montagnes, qui croise l'accessibilité en TP et la densité de population (source : OFS & ARE, 2023b).

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).

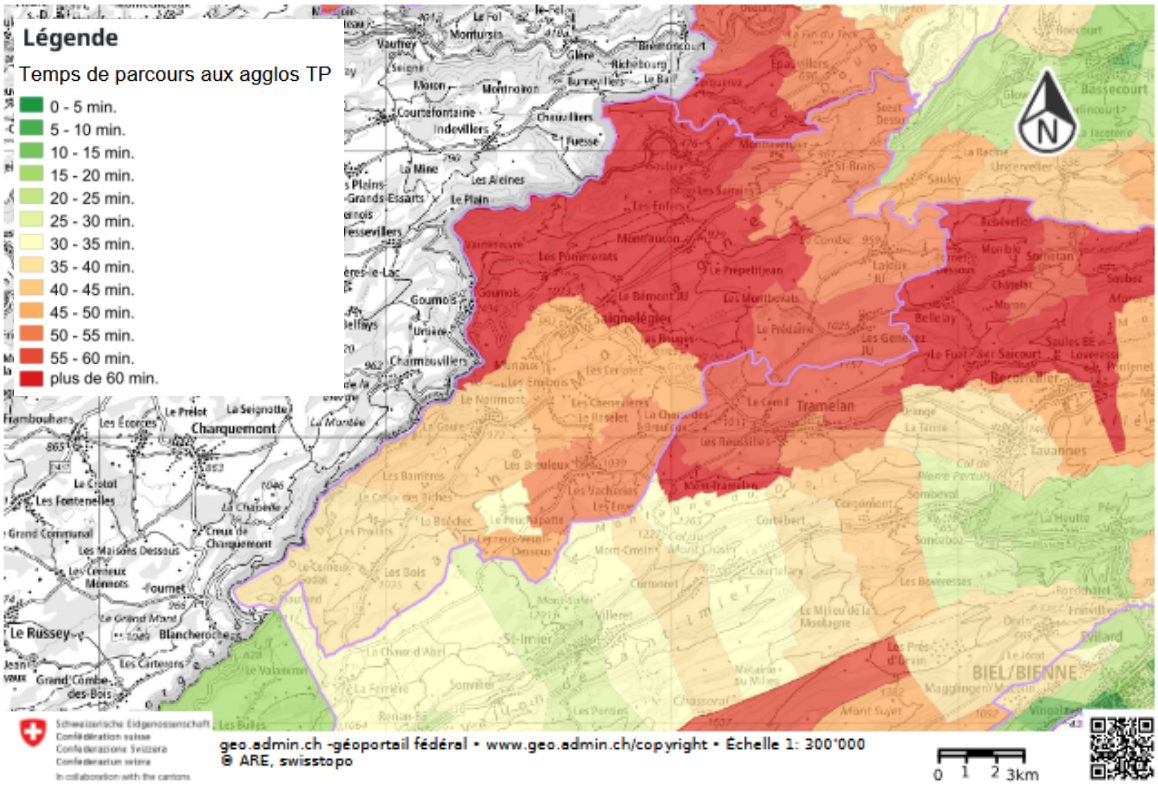


Figure 26 : Accessibilité du territoire en TP en fonction du temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres (Source : ARE, 2017a)

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).

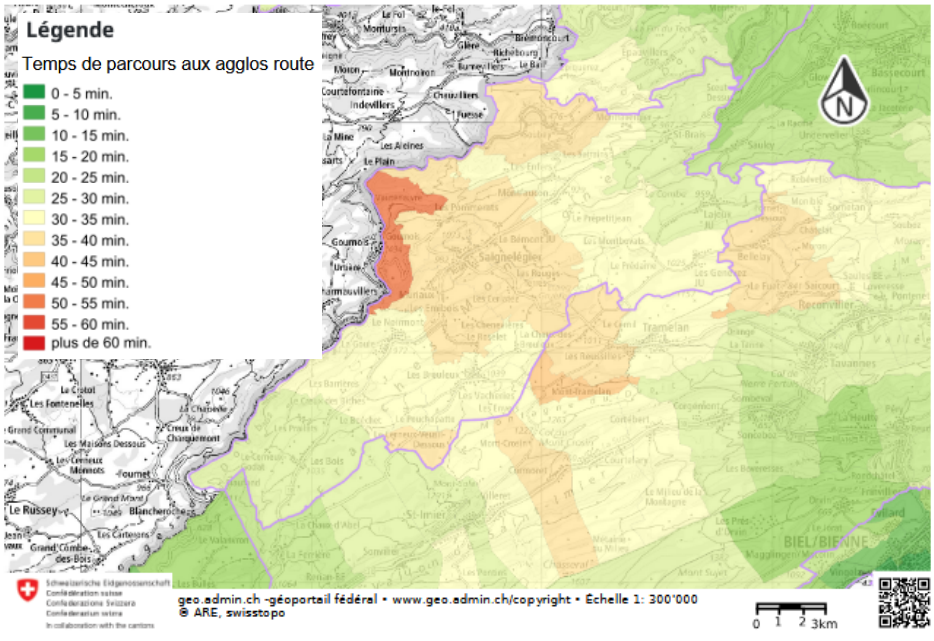


Figure 27 : Accessibilité du territoire en TIM en fonction du temps de parcours vers les agglomérations et communes-centres (Source : ARE, 2017b)

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 coute 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 évènements éphémères sont également mobiles, tels que, récemment, le spectacle de contes patoisants en musique « Çtéeci pe Çtuli Derrièrr 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.

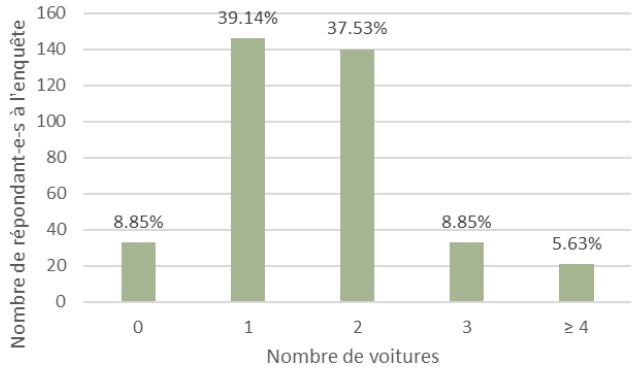


Figure 30 : Taux de motorisation des ménages

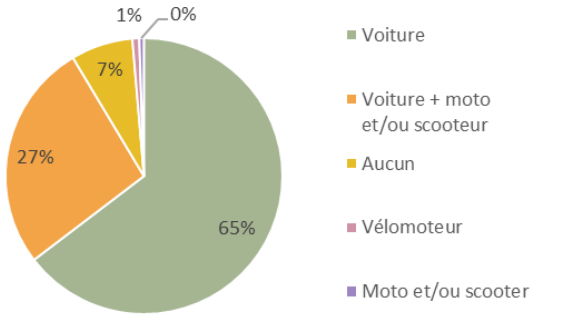


Figure 31 : Permis de conduire des répondant·es à l'enquête par questionnaire

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.

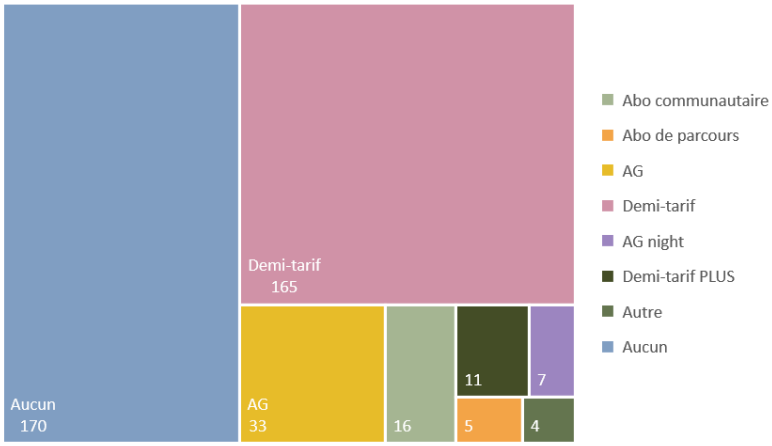


Figure 32 : Types d'abonnement de TP mentionnés dans l'enquête par questionnaire (N = 411)

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).

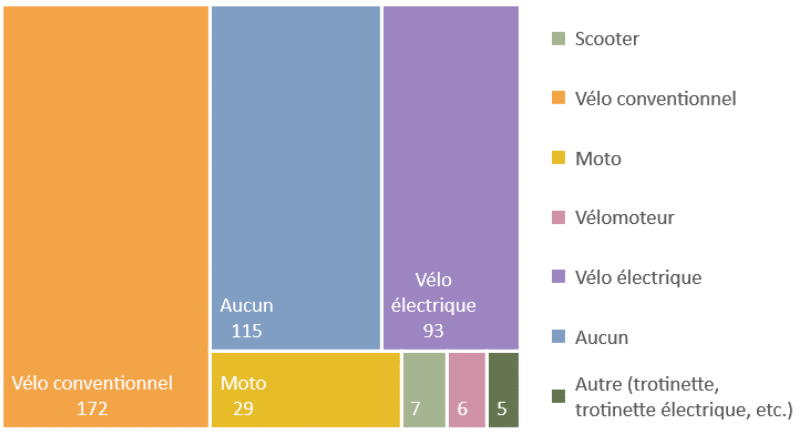


Figure 33 : Types de deux-roues à disposition des répondant·es à l'enquête par questionnaire (N = 427)

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).

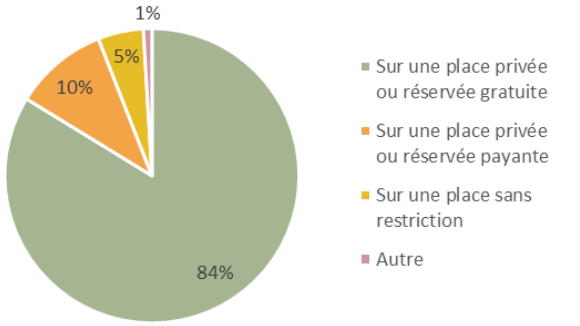


Figure 34 : Types de stationnement automobile dans l'enceinte du domicile (N = 320)

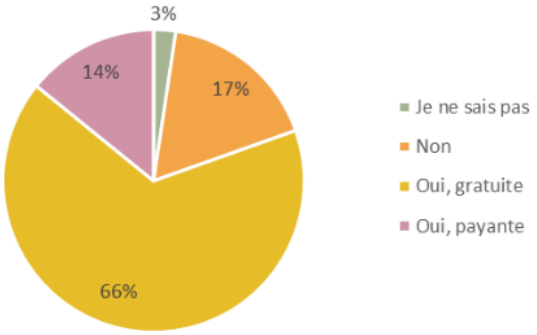


Figure 35 : Disponibilité d'une place de parc pour automobile sur le lieu de travail ou d'étude (N= 295)

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.

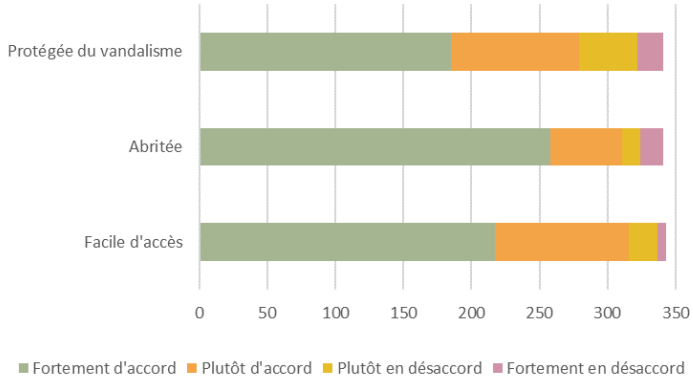


Figure 36 : Caractéristiques de la place de parc pour vélo dans l'enceinte du domicile (N = 341)

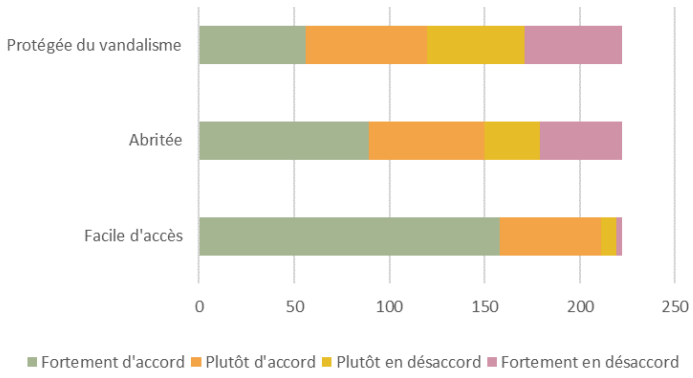


Figure 37 : Caractéristiques de la place de parc pour vélo sur le lieu de travail et / ou d'étude (N = 222)

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.

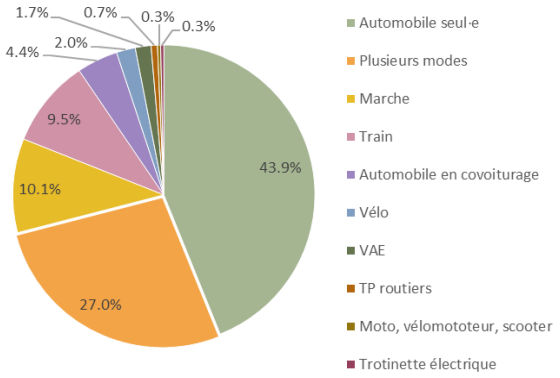


Figure 38 : Modes de déplacement utilisés pour les déplacements pendulaires (N = 299)

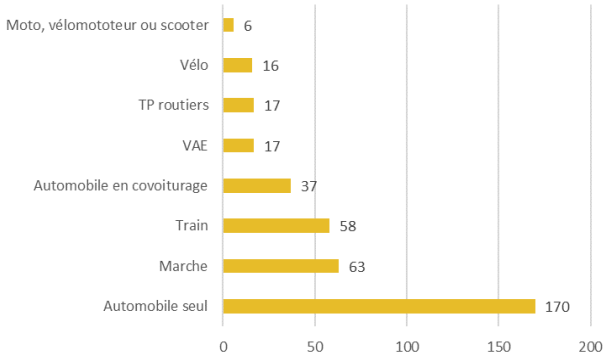


Figure 39 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour effectuer des déplacements pendulaires (N = 385)

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).

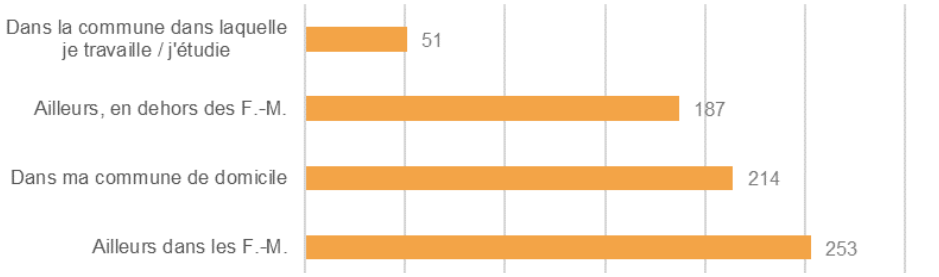


Figure 40 : Localisation des activités de loisirs hebdomadaires (N = 705)

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).

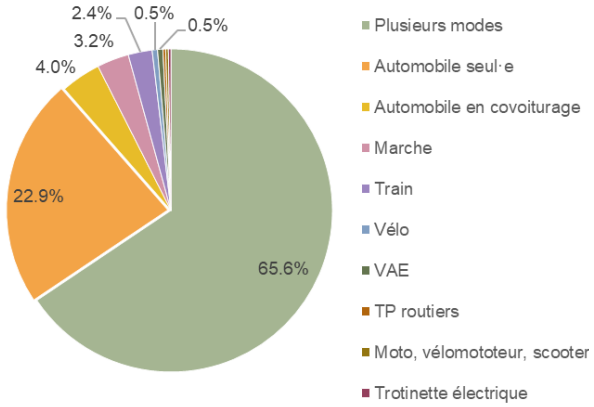


Figure 41 : Modes de déplacement utilisés pour les activités de loisirs hebdomadaires (N = 375)

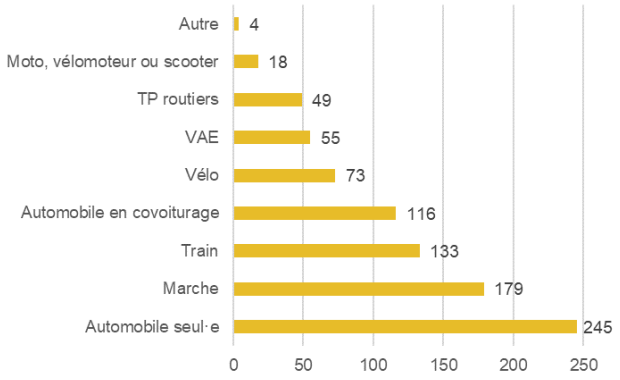


Figure 42 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour les activités de loisirs hebdomadaires (N = 872)

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).

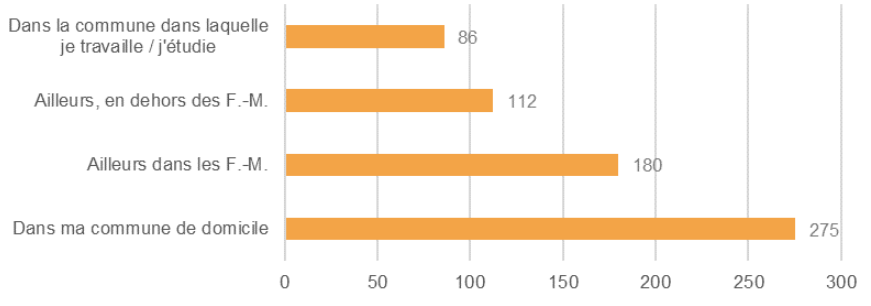


Figure 43 : Localisation des activités d'achats hebdomadaires (N = 653)

Un lien de dépendance existe entre la localisation des activités d'achats hebdomadaires et le mode utilisé (valeur p de 7.3 x 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.

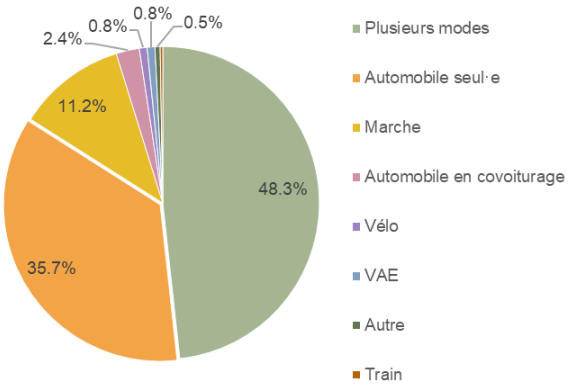


Figure 44 : Modes de déplacement utilisés pour les activités d'achats hebdomadaires (N = 375)

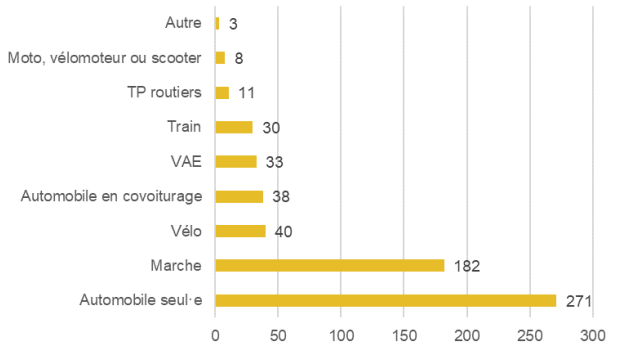


Figure 45 : Nombre de mentions de chaque mode de déplacement utilisé pour les activités d'achats hebdomadaires (N = 616)

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 résidant·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

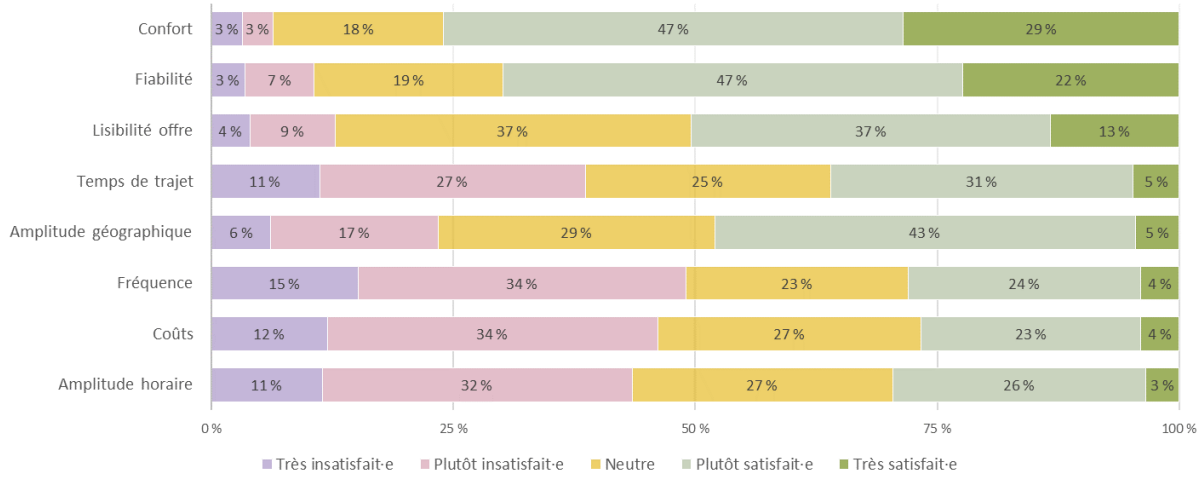


Figure 46 : Appréciation du service de TP sur différents critères prédéfinis (N = 375)

(3 %). Environ ¾ 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.

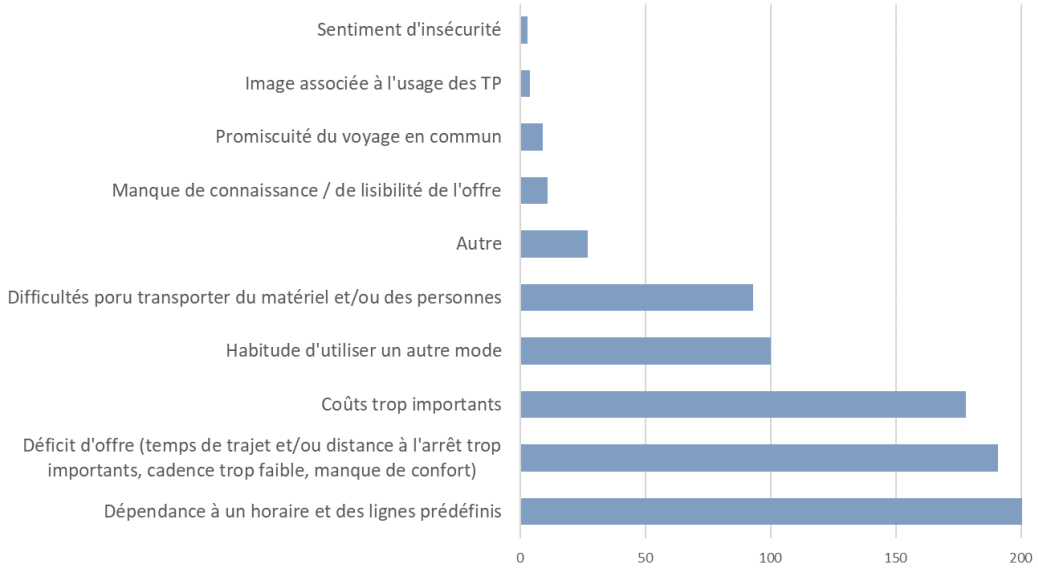


Figure 47 : Principaux freins à l'usage des TP (N = 817)

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

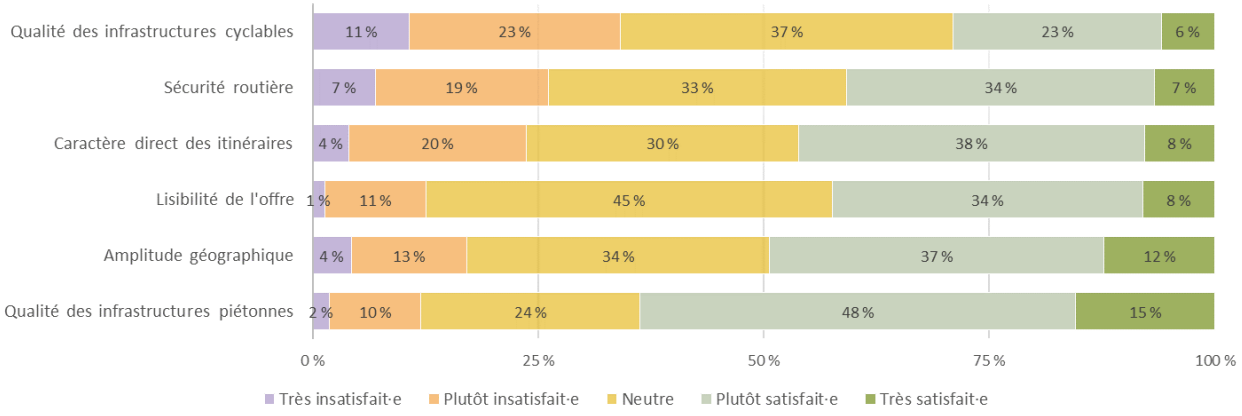


Figure 48 : Appréciation des réseaux de mobilité douce (N = 375)

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).

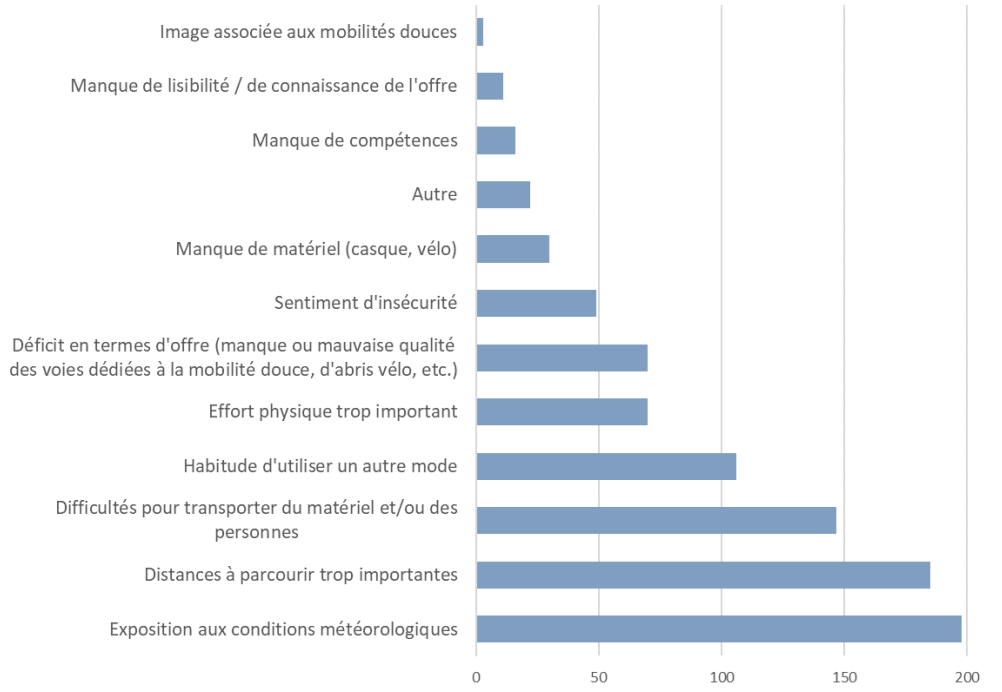


Figure 49 : Principaux freins à l'usage de la mobilité douce (N = 907)

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).

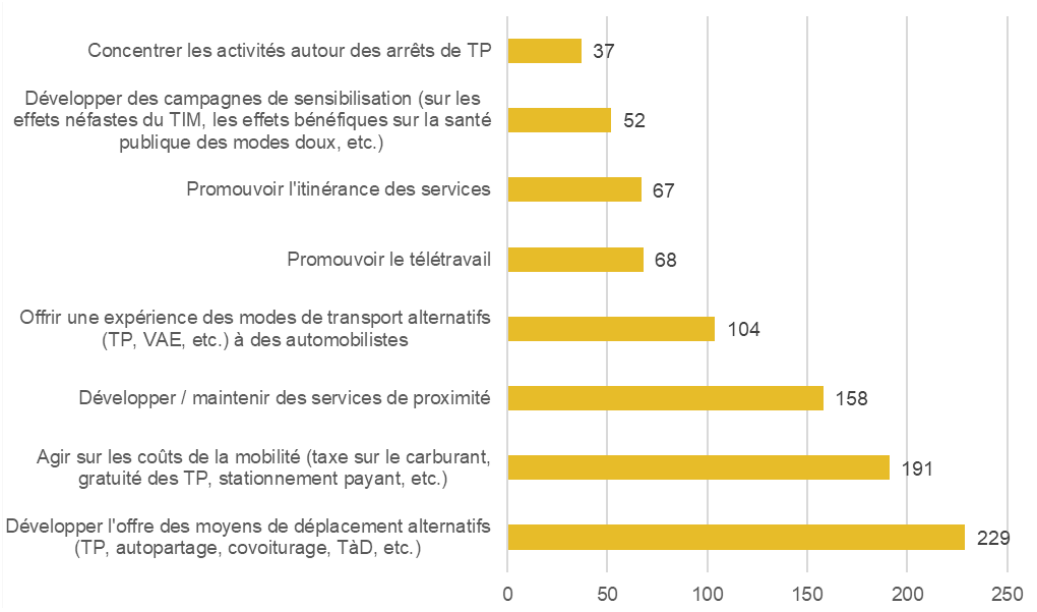


Figure 50 : Solutions considérées comme les plus pertinentes par la population franc-montagnarde pour limiter les distances parcourues en TIM sur le territoire (N = 906)

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.

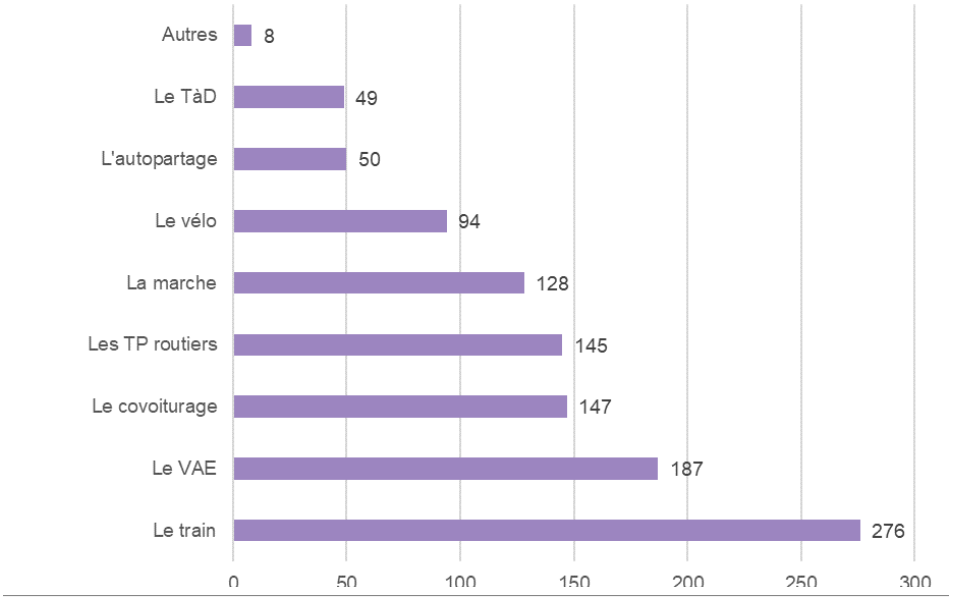


Figure 51 : Moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle considérés comme les plus pertinents dans la région des F.-M. (N = 1084)

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. Fueg, 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. Fueg, 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. Fueg, 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 baisée 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 ArcExpress[1] 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. Fueg, 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. Fueg, 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'accroitre 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).

LE TRANSPORT À LA DEMANDE

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 parait 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. Fueg, 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. Fueg, 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. Fueg 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 parait 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 parait 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. Fueg, 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. Fueg, 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. Fueg, communication personnelle, 5 mai 2025). Certaines communes en 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).

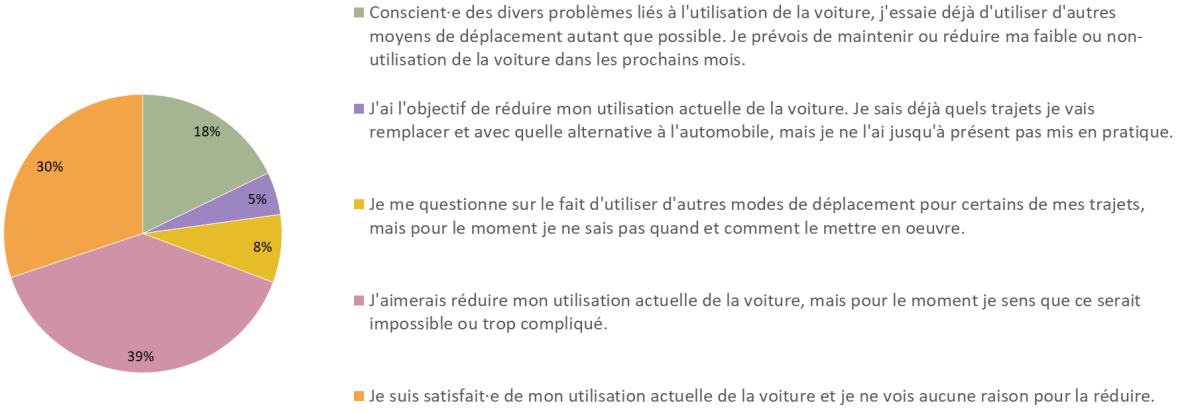


Figure 52 : Disposition au changement de pratique de mobilité des automobilistes (N = 342)

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. Fueg, 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. Fueg, 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 CO_2, puis donc votre quota de CO_2 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 CO_2 », 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 inofficielle. 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 essoufflées (P.-A. Fueg, 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. Fueg, 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. Fueg 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. Fueg, 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.

4ÈME 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 majeur 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 parait 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 mettent 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'expliciter. 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 connaitre 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 chainon 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-verkehrs.files.svdcdn.com/production/departmentJura/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

Boite 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_mathon_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

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), Éds.). 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.

Hmamda, 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

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., Eiseniman, 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.j3l.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%AAte.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_den_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/68hlfijzzbfp

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 résidante 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).

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/march. 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-transpors/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 résidante 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/Communiques-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/83bfea1acbd50c83dfd54fdea61b9b2144881513463a7f08d8e950330813ed42.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/83bfea1acbd50c83dfd54fdea61b9b2144881513463a7f08d8e950330813ed42.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

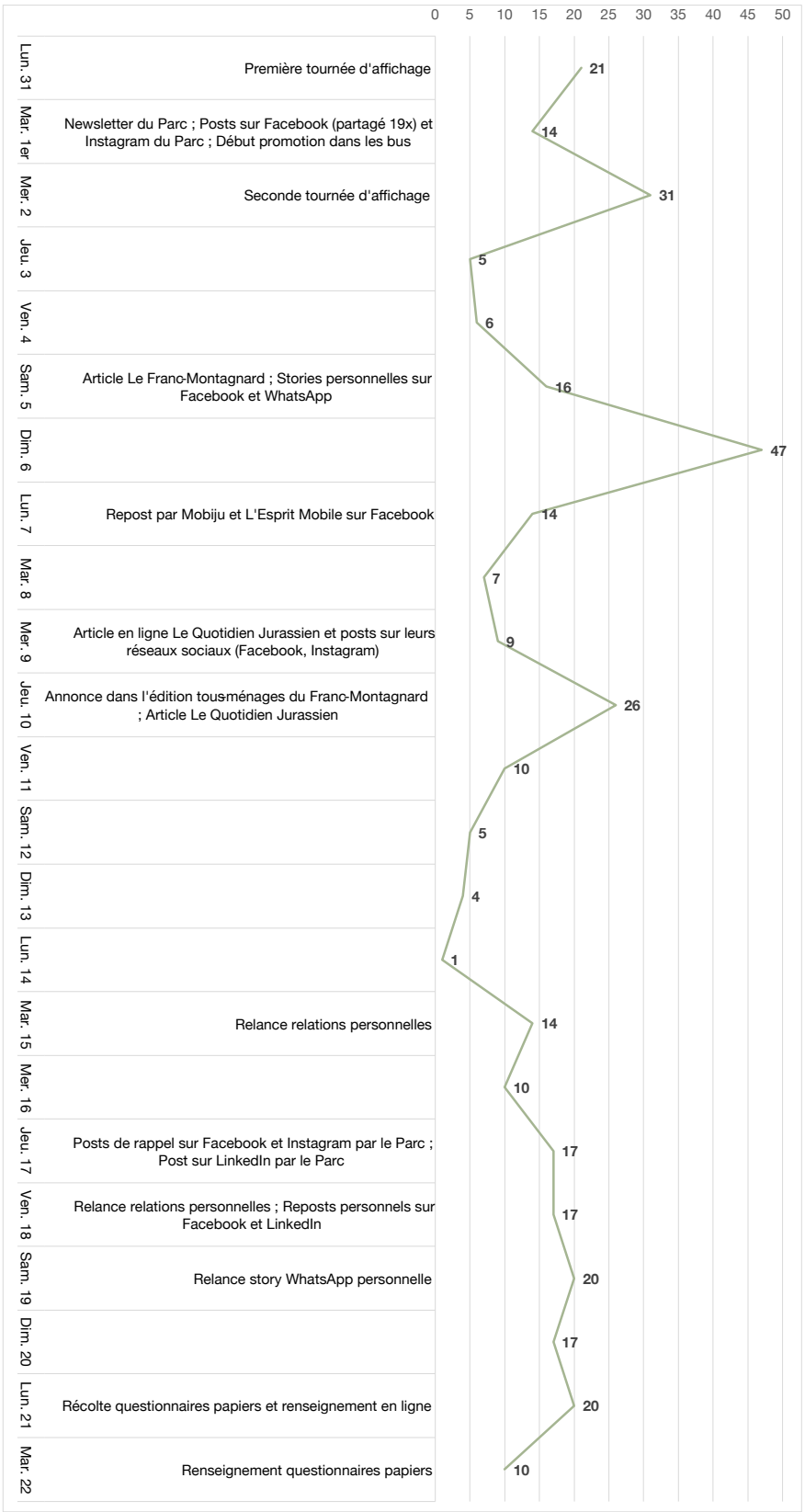
V. Guide d'entretien

VI. Grille d'analyse des entretiens

VII. Retranscription des entretiens avec analyse thématique (**confidentielle**)

I. AFFICHE A5 ANNONÇANT L'ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE

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

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 1er 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 distances à parcourir et les conditions météorologiques jouent notamment un rôle nettement plus important à la campagne qu'en ville.

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

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 Jurassien
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.

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

«Dans 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. Couplé 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 Parc du Doubs, où elle effectue un stage.

> *«Il y a plus de gens prêts au changement que ce que l'on pense»*

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 serviront 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 récolter un maximum de données sur les habitudes de mobilité. Pour l'instant, elle a reçu près de 200 réponses et espère monter jusqu'à 370, 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 CUEVAVA

Sondage sur la mobilité jusqu'au 20 avril
https://arrg.is/jaKy4O
Questionnaire disponible en papier aux locaux du Parc du Doubs, place du 23-Juin 6 à Saignelégier

EN BREF

Audition de piano demain aux Breuleux

MUSIQUE La classe de piano de Cécile Baehler donnera une audition demain à 19 h à l'aula de l'école primaire des Breuleux. Ce seront 14 élèves pianistes qui présenteront différentes pièces, 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
- ☐ Un homme
- ☐ Je préfère ne pas dire
- ☐ Autre : .....

(2) Quel âge avez-vous ? .....

(3) Quel est votre statut d'activité ?

- ☐ Indépendant·e
- ☐ Salarié·e
- ☐ Femme/homme au foyer
- ☐ Etudiant·e
- ☐ Apprenti·e
- ☐ À la retraite
- ☐ Sans activité
- ☐ Autre : .....
  .....

(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 générale sans maturité (école de culture générale)
- ☐ Apprentissage ou formation professionnelle initiale
- ☐ Maturité (gymnasiale, professionnelle ou spécialisée)
- ☐ Formation professionnelle supérieure (brevet fédéral, diplôme fédéral ou diplôme ES)
- ☐ Haute école ou université (bachelor, master ou doctorat)
- ☐ 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
- ☐ Goumois
- ☐ Les Pommerats
- ☐ Les Breuleux
- ☐ La Chaux-des-Breuleux
- ☐ Le Noirmont
- ☐ Les Bois
- ☐ Lajoux
- ☐ Fornet-Dessus
- ☐ Les Genevez
- ☐ Le Prédame
- ☐ Muriaux
- ☐ Le Peuchapatte
- ☐ Le Cerneux-Veusil
- ☐ Soubey
- ☐ St-Brais
- ☐ Montfavergier
- ☐ Les Enfers
- ☐ Montfaucon
- ☐ Les Emibois
- ☐ Le Bémont

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

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

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

☐ Sur une place privée ou réservée gratuite

☐ Dans un secteur sans restriction (zone blanche)

☐ 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

☐ Oui, gratuite

☐ Non

☐ 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 scooter

☐ Oui, vélo conventionnel

☐ Oui, vélo électrique

☐ Oui, un vélomoteur

☐ Oui, autre : .....

☐ Non

(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

☐ Sur une place privée ou réservée gratuite

☐ Dans un secteur sans restriction (zone blanche)

☐ 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

☐ Oui, gratuite

☐ Non

☐ 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) Abritée :

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) Abritée :

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

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

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

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

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

- ☐ Dans ma commune de domicile
- ☐ Dans la commune dans laquelle je travaille / j'étudie
- ☐ Ailleurs dans les Franches-Montagnes
- ☐ 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
- ☐ Automobile en covoiturage
- ☐ Moto, vélomoteur, scooter
- ☐ Train
- ☐ Transports publics routiers
- ☐ Vélo électrique
- ☐ Vélo
- ☐ Marche
- ☐ Autre : .....

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

- ☐ Dans ma commune de domicile
- ☐ Dans la commune dans laquelle je travaille / j'étudie
- ☐ Ailleurs dans les Franches-Montagnes
- ☐ 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
- ☐ Le vélo conventionnel
- ☐ Le vélo à assistance électrique
- ☐ L'autopartage (partage d'un même véhicule, entre particuliers ou via un service d'autopartage (ex : Mobility))
- ☐ Le covoiturage (déplacement effectué à plusieurs au moyen d'un véhicule motorisé, sans objectif lucratif)
- ☐ Les transports publics routiers
- ☐ Le train
- ☐ 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)
- ☐ Autre : ……
  ……

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
- ☐ Déficit d'offre (temps de trajet et/ou distance à l'arrêt trop importants, cadence trop faible, manque de confort)
- ☐ Coûts trop importants
- ☐ Manque de connaissance / de lisibilité de l'offre
- ☐ Difficultés pour transporter du matériel ou des personnes
- ☐ Dépendance à un horaire et des lignes prédéfinis
- ☐ Promiscuité du voyage en commun
- ☐ Sentiment d'insécurité
- ☐ Image associée à l'usage des transports publics
- ☐ 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
- ☐ Distances à parcourir trop importantes
- ☐ Effort physique trop important
- ☐ Déficit en termes d'offre (manque ou mauvaise qualité des voies dédiées à la mobilité douce, d'abris vélos, etc.)
- ☐ Manque de lisibilité / de connaissance de l'offre
- ☐ Exposition aux conditions météorologiques
- ☐ Difficultés pour transporter du matériel ou des personnes
- ☐ Manque de matériel (vélo, casque)
- ☐ Manque de compétences
- ☐ Sentiment d'insécurité
- ☐ Image associée aux mobilités douces
- ☐ 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
- ☐ Le vélo conventionnel
- ☐ Le vélo à assistance électrique
- ☐ L'autopartage (partage d'un même véhicule, entre particuliers ou via un service d'autopartage (ex : Mobility))
- ☐ Le covoiturage (déplacement effectué à plusieurs au moyen d'un véhicule motorisé, sans objectif lucratif)
- ☐ Les transports publics routiers
- ☐ Le train
- ☐ 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)
- ☐ Autre : .....

  .....

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 **titre professionnel de l'interlocuteur·rice***, 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 soucis 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 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 **organisation de l'interviewé·e** ?	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 (**exemples concrets*). Est-ce un constat qui vous parle ? Et si oui, comment ces questions sont-elles abordées ou pourraient-elles l'être au sein de **organisation de l'interviewé·e** ?	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 instatisfait·e·s (35% en tout), c'est la qualité des infrastructures cyclables. Pourquoi à votre avis ? Quelle est la marge de manœuvre de **organisation de l'interviewé·e** 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, càd 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 RELEVER
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

VII. RETRANSCRIPTION DES ENTRETIENS AVEC ANALYSE THÉMATIQUE (**CONFIDENTIELLE**)

Entretien avec Arnaud Brahier, responsable du Plan Climat Jura

5 mai 2025, Delémont

Introduction.

AB : Moi j'ai un peu une vision générale, mais il y a sans doute plein d'éléments où je vais me dire « Ah ouais, mais là, il faudrait que je vous donne plus d'informations », ou ce genre de choses. Je sais pas dans quelle mesure vous avez déjà vu aussi d'autres personnes au Canton ?

Je vois cet après-midi David Asséo.

AB : Ok, donc lui il aura quand même une vision beaucoup plus précise que moi de tout ce qui est desserte mais aussi aménagement de territoire, ce genre de choses quoi. Donc c'est bien que vous le voyiez lui. Mais donc on collabore pas mal avec lui, mais on s'est un petit peu réparti les tâches, pas de manière officielle, mais c'est vrai que la mobilité c'est super vaste, il y a déjà une section mobilité, une section aménagement du territoire, donc c'est eux vraiment qui sont hyper concernés par le sujet. Et puis quand le Plan Climat est arrivé, nous ce qu'on a décidé, c'est que de toute façon le Plan Climat c'était vraiment des mesures d'accélération ou bien des choses en plus par rapport à ce que les politiques sectorielles existantes faisaient déjà, et du coup les choses en plus qu'on avait prévu au niveau mobilité c'est quand même la partie où on passe du fossile à des mobilités plus durables, donc moi je suis plutôt… je ne m'occupe pas du tout de la qualité de l'offre ou de son développement, ce genre de choses. Moi c'est plutôt s'il y a des choses à faire ou des coups de main à donner, c'est plutôt dans la décarbonation. Donc voilà, comme ça vous voyez un petit peu comment est-ce qu'on fonctionne ici à l'interne. Et puis je dois vous avouer qu'on a fait assez peu de choses pour l'instant, au niveau Plan Climat, la mobilité, c'est un peu le parent pauvre. On a trouvé des moyens, puis on a changé des lois pour faire beaucoup de choses au niveau économie circulaire mais mobilité, on est un petit peu en attente de développer plus.

Ok. Et pour quelles raisons ?

AB : Au tout début du Plan Climat, on avait prévu qu'il y ait un fond qui soit assez bien alimenté, disons quelques millions par année, où là on aurait pu déployer justement des mesures de mobilité, enfin on aurait eu de l'argent typiquement pour soutenir un projet de vélo cargo ou un projet de dernier kilomètre en vélo, ce genre de choses. Donc il y a pas mal d'éléments qui étaient prévus comme ça, mais ce fond climat, il n'a pas été retenu au Parlement, et puis du coup on s'est retrouvé avec pas mal de mesures mais où on n'a aucun moyen de les financer quoi pour l'instant. Donc voilà c'est un peu, de manière très générale, c'est la raison du blocage pour ce type de mesure. Après on fait plein de choses qui coûtent pas d'argent non plus mais dans la mobilité assez peu parce-que moi c'est pas vraiment… c'est pas mon domaine d'action principal quoi.

Ok. Peut-être pour revenir un petit peu sur le diagnostic des mobilités, comment est-ce que vous, vous pourriez décrire les pratiques de mobilité quotidienne des F.-M. ? Quels sont selon vous les principales caractéristiques et les principaux enjeux ?

AB : De ce que j'en connais, franchement, je suis pas souvent aux F.-M, je peux plus vous donner une impression, vu que j'y habite pas. Mais voilà, c'est quand même très dispersé comme habitat, donc la qualité d'offre en bus je la connais très mal, donc je sais pas si vraiment on peut habiter à certains endroits

puis tout faire en bus, ou en tout cas pour aller au travail, donc franchement j'en ai aucune idée. Mais c'est vraiment une région où on voit quand même, avec un habitat dispersé comme ça, que c'est compliqué sans doute d'utiliser beaucoup les transports publics. Alors tous ces éléments de proportions, de comment les gens se déplacent, ça j'en ai aucune idée, mais peut-être plus au niveau du potentiel, c'est qu'il y a quand même maintenant des énormes entreprises. Pour la mobilité pendulaire, en tout cas, j'ai l'impression qu'il y a encore une marge de manœuvre dans le covoiturage ou dans la mise en place de bus d'entreprise ou de bus qui desserviraient des régions avec beaucoup d'emplois ou des zones d'activité. Mais ça, c'est lié un peu à la volonté des entreprises d'avancer sur ce domaine ou la volonté du Canton de renforcer encore le plan de mobilité qui existe. Je pense que là, il y a du potentiel, parce-que c'est des flux importants à des heures précises, donc il y a sans doute matière à optimiser. Au niveau scolaire, j'imagine que les collègues de la mobilité justement ils ont déjà fait le boulot, enfin du mieux possible en fonction des moyens aussi. Et puis après il y a tout ce qui est un peu le fonctionnement général de la vie de tous les jours. Et puis c'est vrai qu'aux F.-M, il y a peut-être une grosse partie des trajets qui pourraient être faits en vélo électrique aujourd'hui. 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. Après avec la limite qui est un peu partout quoi, c'est que quand il fait froid en hiver, c'est quand même pas très sympa. Au niveau infrastructure, les bandes cyclables, les infrastructures séparées, je sais pas non plus là où c'est qu'on en est précisément aux F.-M., mais il y a peut-être encore quelques tronçons plus délicats. Donc voilà, j'ai pas une vision hyper précise de ces éléments-là, je peux que vous donner des appréciations très générales.

Oui, d'accord. Mais c'est très bien, ça permet de rentrer un peu dans la matière. Et puis donc, vous avez évoqué certains freins, enfin notamment le manque de financement au niveau cantonal. Est-ce que vous voyez d'autres freins à l'adoption de pratiques de mobilité plus durables ?

AB : Alors les freins sont un peu toujours les mêmes, enfin, non, ils ne sont quand même pas les mêmes à Lausanne qu'aux F.-M., ça c'est sûr. Mais quand même, de manière générale dans le Jura, typiquement pour les déplacements en vélo, il y a vraiment une toute petite partie de la population qui le fait quoi. Alors qu'il y aurait beaucoup plus de potentiel, surtout maintenant avec ces vélos électriques. Moi je pense vraiment que là, il y a quelque chose à travailler. Mais les freins, ils sont souvent dans les personnes. Ils peuvent être de plusieurs types : des personnes qu'ont peut-être des difficultés à faire du vélo, il y a même des personnes qui feraient très bien du vélo mais qu'ont peur de faire du vélo. Donc des fois j'ai l'impression qu'on essaye au niveau de l'Etat d'aménager et de sécuriser et tout, ce qui est bien, parce-que sans doute que ça permet à certaines personnes un peu plus craintives de prendre le vélo, mais il y a aussi toute une partie de la population qui n'a pas besoin de ces aménagements. Ils peuvent faire un rond-point, ils se sentent en sécurité parce-qu'ils sont assez à l'aise et puis voilà. Moi j'ai plutôt l'impression qu'au-delà des aménagements et tout, on devrait être beaucoup plus proactif dans le fait de… que les gens fassent du vélo, même ceux qui ont peut-être un petit peu des appréhensions quoi. J'ai l'impression qu'il y a une partie de la population qu'on peut aller chercher. Et ceux-là, ils ont besoin de motivation. Il y a de toute façon quelques… les super motivés, ils vont de toute façon faire, quoi qu'il arrive, qu'il pleut, qu'il y ait un aménagement ou pas. Mais il y a peut-être 5 - 10 % de la population qui pourrait se déplacer beaucoup plus en vélo et qui ne le fait pas, parce-que… et ceux-là peut-être qu'une incitation à une subvention pour avoir un vélo électrique, mais ça les entreprises peuvent faire aussi, ou alors des journées de formation, ce genre de choses, voilà. Ça c'est typiquement des éléments qui pourraient être intéressants à mon avis. Et surtout aux Franches ! Je pense que franchement, les Franches c'est quand même, alors c'est pas plat comme on l'imagine des fois, mais avec vélo électrique j'ai l'impression qu'on est en, j'ai pas la carte mentale en tête mais, en 10 - 15 minutes on fait déjà pas mal. Donc voilà, c'est un des potentiels. Après il y a le potentiel aussi touristique, parce-que de plus en plus, les gens qui viennent en visite aux F.-M. c'est pas forcément des gens qui ont une voiture. Si c'est des

Zurichois ou une famille argovienne ou je ne sais quoi, peut-être qu'ils ont une voiture mais ils viendraient volontiers aux F.-M. ou bien visiter le Jura sans véhicule. Et là, il y a le problème justement de, pour atteindre les sites, ce n'est pas toujours facile quoi. Bon pour les F.-M., l'Étang de la Gruère, qui est le plus gros, ça devrait s'améliorer sauf erreur. Mais voilà, il y en a peut-être d'autres, il y a les liens aux hébergements. Enfin voilà, de relier les gares des F.-M. aux hébergements et aux gros sites touristiques, ça c'est… D'avoir des systèmes souples quoi, soit vélo soit des petits bus électriques. Ça c'est des choses qui pourraient permettre d'améliorer encore un peu la situation. Parce qu'après on se retrouve dans la situation un peu bête où les gens viendraient depuis, je dis n'importe quoi hein, depuis Davos en transports publics, mais ils le font pas parce qu'ils voient que s'ils veulent aller visiter un ou deux endroits, c'est compliqué. Donc pour faire pour faire 15 km, ils vont en faire 350. Donc voilà, je pense que là il y a aussi un potentiel quoi. Vous avez interviewé quelqu'un de Jura tourisme ?

Non.

AB : Parce que eux, ça serait assez intéressant, ils sont assez actifs là-dessus justement. Quand les gens dorment ils donnent des JuraPass. Donc ouais, ça c'est pas si mal, en tout cas les intentions sont… enfin les réalisations sont déjà bonnes. Mais après c'est vrai qu'il y a ce problème du dernier kilomètre sur certains sites.

Ouais, après moi, dans mon travail, je m'intéresse vraiment plutôt aux flux de mobilité des habitants. Mais ça peut être intéressant de trouver des synergies potentiellement entre les flux touristiques et puis les flux des habitants.

AB : Oui, parce-que des synergies j'ai l'impression que ce n'est pas complètement impossible non plus. Au niveau scolaire, comme je vous ai dit, je ne sais pas du tout comment ça se passe. Mais il y a peut-être un ou deux minibus qui circulent aux F.-M. entre tel ou tel endroit, et du coup l'utilisation en période scolaire elle est complètement en décalage par rapport à l'utilisation touristique. Donc là, il pourrait y avoir des synergies. Parce-que c'est le week-end et pendant les vacances qu'il y a des touristes chez nous et puis que les bus y sont utilisés. Et sinon, il y a le covoiturage qui a… alors je pense ça fonctionne quand même assez bien, j'ai pas les chiffres mais ça c'est des choses que vous devez avoir vous avec le projet ArcJurassien. Donc voilà, je m'y étais intéressé il y a quelques années mais je l'ai pas revu depuis, donc je sais pas maintenant où est-ce qu'ils en sont, mais pour la population en général, c'est quand même toujours une solution pas chère et puis efficace si on veut bien. Ça divise les émissions par deux. Mais voilà, vous aviez vu, il y avait le Parc Chasseral cette fois qui avait fait un projet ?

Oui. Ça a moins bien marché je crois d'ailleurs.

AB : Ben ouais, c'était compliqué. Pourtant, c'était un tronçon qui s'y prêtait vraiment bien. J'avais participé au tout début des discussions avec eux, puis c'est vrai que c'est dommage que ça fonctionne pas. Là il y a des freins dans la tête des gens, au covoiturage, qui sont énormes sans doute.

Oui. Mais une solution qui paraît, selon la littérature, un peu plus adaptée aux milieux ruraux que le covoiturage, enfin parce que le covoiturage il faut finalement une certaine densité sur une même ligne, c'est l'autopartage entre particuliers. Est-ce que c'est quelque chose que vous pensez qui pourrait être développé aux F.-M., et si oui, comment ?

AB : Alors, oui, sur le papier. C'est clair que ça peut être idéal parce-que, clairement, surtout dans une optique en fait de remplacement de la deuxième voiture. Parce-que souvent les familles ici, je pense que de faire sans voiture ou avec une voiture en autopartage, c'est déjà hyper compliqué pour eux. Voilà s'il faut transporter les enfants, ce genre de choses. Mais par contre la deuxième voiture en autopartage, je pense que ça pourrait fonctionner. Mais si c'était la solution miracle, ça se saurait. Et ça serait beaucoup plus utilisé. Le problème c'est qu'on voit très bien que ça ne prend pas, et moi je ne sais pas pourquoi ça

ne prend pas. Moi j'ai fait un bon moment sans voiture donc je prenais Mobility et c'était fou parce-que j'étais le roi du pétrole. Je n'ai jamais eu, en deux, trois ans d'utilisation de Mobility à Délémont, je n'ai jamais eu une fois une voiture qui était réservée. Même si je m'y prenais une demi-heure à l'avance, j'avais ma voiture. Je pouvais aller la chercher comme si c'était ma voiture privée.

Ok. Et il y en a combien à disposition à Delémont ?

AB : À l'époque, il y en avait cinq et maintenant, je sais plus. Je me demande même s'ils n'ont pas réduit l'offre parce-que ça fonctionnait pas bien. Et puis je sais aussi qu'à Tramelan ils en avaient mis aussi en place, je ne suis pas sûr qu'elle y soit encore. Donc voilà. C'est fou parce-que c'est vrai que l'autopartage, je crois qu'actuellement il y a des systèmes qui existent où il y a tout qui est prêt, tu peux avoir un système d'assurance, une application qui te fait les réservations, donc c'est vraiment d'une simplicité folle, mais ça prend pas. En tout cas, je n'ai pas connaissance que beaucoup de gens fonctionnent avec des voitures en autopartage. Il y a un système d'autopartage qui était lié à la Migros, j'ai regardé il y a quelques années, qui avait l'air d'assez bien fonctionné dans certains endroits en Suisse allemande. Mais c'est vrai que, nous, comme Etat, c'est des choses qu'on pourrait remettre sur le tapis, de dire pour éviter si possible d'avoir une deuxième voiture, il y a toutes ces solutions-là qui existent et puis de faire une opération là-dessus. Ça, bien sûr qu'on pourrait le faire, mais franchement je sais pas si ça prendrait. Est-ce que les gens sont prêts pour ça ? Ouais, quel succès ça aurait ? Ça j'en ai aucune idée. J'ai plutôt peur que ça serait quand même un coup dans l'eau quoi. On revient toujours à la même chose, c'est tant que le prix de l'essence n'est pas hyper élevé, les gens ils seront pas incités à trouver d'autres solutions quoi. J'ai pas l'impression que les gens ont envie d'économiser sur ce poste-là dans leur budget. C'est un peu le nerf de la guerre hein.

C'est vrai qu'en tout cas pour les transports publics, il y a une étude qui a montré que les gens étaient sensibles à une augmentation de l'offre de transports publics seulement s'ils étaient dans une situation défavorable pour l'usage de la voiture. Donc, est-ce que vous pensez que l'instauration de mesures de restriction du trafic, ça serait souhaitable et faisable dans les F.-M. ? Donc, par exemple, une limitation des places de stationnement ou bien l'instauration de zones 30, des choses comme ça.

AB : Ouais alors, pour le stationnement, de nouveau, je connais pas… Alors il peut y avoir des politiques d'entreprise, je pense ça c'est vraiment pour les F.-M. sans doute le plus gros potentiel. Parce-que les gens sont captifs quand même de leur travail, et si on a une entreprise qui veut un petit peu avancer sur ce sujet, ben il y a quand même pas mal de choses à faire donc y compris politique de parcage. Il y a beaucoup de choses : covoiturage, vélo, … Là, tous les champs sont ouverts. Mais en dehors des zones de parcage pour les entreprises, les F.-M., pour des politiques de parcage, c'est quand même plus compliqué parce-que j'ai l'impression que les villages sont quand même assez dispersés. Enfin voilà, à moins de faire vraiment un concept hyper global pour toute la commune, c'est compliqué. Dans les autres communes plus grandes, ils ont pu un petit peu avancer, faire pas par pas, éloigner un petit peu les zones bleues, les zones blanches, faire payer au centre. C'est quand même plus facile que dans des villages où on peut encore parquer au bord de la route à certains endroits quoi. Alors franchement, je pense que oui, c'est sans doute intéressant, mais c'est pas là que je vois le plus gros potentiel parce-que ça doit pas être facile à mettre en place. Par contre vous avez parlé avant d'une autre chose où je voyais plus de potentiel, c'était quoi le deuxième point ?

Les zones 30 ?

AB : Oui, les zones 30. Ça, je pense que globalement c'est bien, mais alors c'est pas ça qui va faire changer la mobilité aux F.-M. Par contre, globalement, c'est top. Je suis un grand fan des zones 30. Mais voilà, c'est plutôt une réflexion aménagement. Bah oui, quand même, on peut favoriser les déplacements à pied. Ça on n'en a pas encore parlé mais j'imagine que, comme partout ailleurs, il y a des gens à

l'intérieur des villages qui prennent leur voiture pour aller à la boucherie au centre. Donc peut-être que s'ils avaient un super parcours piétonnier, ils iraient à pied. Donc voilà pour ces micros trajets, il y a sans doute encore un potentiel et puis, globalement, les zones 30 ça permet de faire des aménagements différents. Donc on peut remettre de la nature en ville, c'est plus sécurisé pour les enfants, on consomme moins parce-qu'il n'y a pas que le fait de vouloir passer aux transports publics ou ces choses-là, il y a aussi la vitesse moyenne d'un véhicule qui fait qu'il consomme moins. Donc voilà, c'est quand même intéressant d'un point de vue vraiment environnemental au sens large.

Et c'est d'ailleurs quelque chose qui était prévu dans le Plan Climat, non ? Le développement de zones 30 en localité, ou zones 30 nocturnes ?

AB : Oui, c'est quelque chose qu'on voulait examiner, ça fait malheureusement partie aussi de ces mesures sur lesquelles il n'y a pas eu d'avancement. Je ne suis pas responsable de celle-là, mais je ne crois pas que le Service des infrastructures ait beaucoup travaillé là-dessus à ma connaissance. Je n'ai pas fait de points récents avec eux là-dessus.

Ok. Et oui, je voulais aussi vous demander, le développement de l'autopartage et puis la promotion des vélos assistance électrique c'est deux points qui sont prévus dans le Plan Climat. Mais du coup, ils n'ont pas encore été concrétisés ou bien ?

AB : Si, alors en fait, au niveau du Plan Climat, le gros du travail c'est sur l'économie circulaire. Et puis là, il y a vraiment de très nombreux projets qui ont été déposés. Et il y en avait quelques-uns qui étaient en lien avec… Où il fallait un système pour faire tourner en fait, plusieurs projets d'économie circulaire, ça serait bien qu'il y ait un système d'échange avec des vélos, et on parle même aussi d'éventuellement avoir un lieu de dépôt pour certaines choses, enfin voilà. Il y a beaucoup de réflexions qui sont en gros sur l'alimentation, l'approvisionnement régional et puis la transformation des produits d'une part, mais ça aussi, il y a beaucoup de mouvements pour ces différentes denrées, et puis il y a tout ce qui est après ressourcerie avec les objets et tout, et là aussi il y aurait peut-être besoin d'une optimisation du système parce-que maintenant la ressourcerie elle est à un endroit mais ça serait peut-être beaucoup plus utilisé si les outils venaient à aux personnes directement, donc voilà. Il y a pas mal de projets d'économie circulaire qui se lancent, ou qui sont en cours de réflexion, et la question du vélo dedans elle est un peu transversale. Et pour l'instant, c'est pas des projets qui vont se développer cette année, mais il y en a d'autres qui partent, et puis ceux-là ils sont plutôt en phase de maturation. Mais ça concerne, je dois l'avouer, a priori que l'agglomération de Delémont. Donc, pour les F.-M., on n'a pas de… c'est beaucoup moins dense en projet pour l'instant.

Parce-que donc c'est des privés qui lancent ces projets, enfin, qui viennent avec des idées ?

AB : Oui, des privés ou des associations. Mais il y a un projet privé de JoliatCycles, vous l'avez vu ?

Oui, de vélos en libre-service ?

AB : Ouais. Ils sont au taquet. Donc oui, le vélo libre-service, c'est un peu plus éloigné de l'économie circulaire, mais il n'y a pas forcément pas de lien, parce-que si eux ils mettent en place un réseau, il y aura peut-être aussi le besoin d'avoir le lieu où ces vélos sont réparés, etc. Donc il y a peut-être des liens encore qui vont se faire entre ces différentes thématiques, mais c'est encore un peu tôt pour le dire je pense, enfin, pour voir comment ça va se monter tout ça. Ça prend toujours beaucoup de temps en fait ces éléments-là, mais les acteurs sont là et puis ils commencent de discuter de plus en plus entre eux, donc c'est déjà pas mal. Mais avec vraiment, je pense, quand même une concrétisation peut-être sur Delémont. Aux F.-M., c'est peut-être un peu plus compliqué quoi. Pour l'instant.

Ok. Et puis, selon mon enquête par questionnaire, le train semble être l'alternative à la voiture individuelle qui convint le plus les Francs-Montagnards. Mais du coup, les transports publics en milieu

ruraux, c'est quand même souvent un peu problématique au niveau rentabilité économique et, enfin, comme on essaye de desservir tout le territoire, c'est assez peu efficace et peu rentable économiquement. Est-ce que vous pensez que ce serait quand même faisable et souhaitable d'augmenter l'offre ?

AB : Alors ça, c'est vraiment une question qu'il faudra poser à Monsieur Asséo. De ce que je sais, il vous précisera tout ça, mais j'ai l'impression qu'on est plutôt dans une tendance inverse malheureusement. Alors, est-ce qu'elle va se concrétiser sur le terrain ? Je sais pas. Mais en tout cas j'ai l'impression qu'au niveau transport public, les collègues, ils ont vraiment maximisé les choses, ils ont aussi fait en sorte d'avoir le plus de subventions fédérales possible, donc voilà. Et puis je crois que maintenant, on arrive dans un moment un petit peu charnière où il y a des velléités politiques de baisser les subventions de la Confédération pour le transport régional, donc pour le transport en général dans le Canton du Jura, et puis aussi ils revoient les niveaux de subventions. Les détails je les connais pas, il vous expliquera ça mieux que moi, mais en gros, une toute petite variation dans les subventions, ça veut dire que le Canton doit mettre beaucoup plus de sa poche. Et puis on est dans une situation financière au niveau cantonal où… ouais… il n'y a pas une marge de manœuvre financière folle. Donc voilà. Je pense que ouais, augmenter l'offre ces prochaines années… alors sans doute que les collègues de la section mobilité sont à l'affût de toute opportunité, où il y a peut-être des possibilités d'optimisation, ce genre de choses, mais en tout cas plus d'argent pour faire plus de choses, je pense pas ces prochaines années.

Ouais, ok. Et puis, toujours selon les résultats de cette même enquête, les principaux frais à l'usage de la mobilité douce, c'est premièrement l'exposition aux conditions météorologiques, deuxièmement les distances à parcourir qui sont trop importantes et puis, troisièmement, la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes. Dans quelle mesure est-ce que vous pensez que peut-être la promotion de véhicules intermédiaires, donc entre le vélo électrique et la voiture individuelle, pourrait être une solution pour lever ses freins ?

AB : Ouais mais là, c'est drôle, c'est toujours la même chose avec ces questions de mobilité. Moi j'ai l'impression que ces choses-là existent quoi, et elles ne sont pas utilisées. Moi ça m'épate toujours. Ils avaient sorti, à Choindez je crois, une motocyclette électrique mais qui pouvait être protégée en cas de pluie. Ils en avaient vendu en tout cas une époque aux postiers, donc il y avait possibilité de mettre du matériel avec, et tout, et puis, j'ai pas l'impression que ça ait fonctionné économiquement quoi. Alors qu'il y avait quand même eu plusieurs présentations dans les médias. Ouais… On a un problème de changement de perception des choses, donc de changement de comportement global, si on veut passer sur de l'autopartage ou bien d'utilisation de véhicules comme ça. J'ai l'impression qu'aujourd'hui il y a tout qui existe, la seule étape qu'on n'a pas encore c'est de faire en sorte que de créer une utilisation. Et puis ça demanderait… ça serait sans doute quelque chose de très intéressant à faire, ce serait déjà intéressant de savoir si d'autres régions un peu style F.-M. ont fait une fois … Parce-que, voilà, je pense pas qu'on puisse faire des petites choses séparées. Ça, ça va jamais marcher. Si je fais une fois, demain, un communiqué de presse avec mon collègue David, « Nous, Canton, on vous offre 500.- par vélo cargo aux F.-M. à telle condition », ça va faire qu'il y a quelques personnes qui vont s'équiper, tant mieux, mais il n'y aura pas un gros changement derrière. J'ai l'impression que si, une fois, on veut vraiment empoigner ce sujet, c'est une grosse manifestation, des communiqués de presse pendant 2 ans sur le sujet, aller dans les classes, enfin j'en sais rien, mais je pense vraiment que ça serait une grosse grosse machine à mettre en place pour arriver quand même à un certain effet quoi. Plutôt que tout plein de petites choses isolées. Et même ça, après, je ne sais pas dans quelle mesure ça marcherait, peut-être que vous savez mais moi j'ai pas connaissance de … Je pense qu'il y a des villes qui font beaucoup de choses pour la mobilité mais des régions comme ça avec un habitat assez dispersé, je sais pas. Sans doute. Ou qu'il y a peut-être des parcs régionaux qui ont des projets à ce niveau-là.

Oui certains parcs ont développé quelques solutions de mobilité. Après, je ne sais pas vraiment si ça a bien fonctionné ou pas.

AB : Oui parce-que c'est cette nature humaine, en fait, qui fait que c'est ça demande un gros effort pour qu'il y ait un changement de comportement. Après, il faut encore le valoriser socialement, sinon ça ne marche pas, donc il faut pouvoir dire « Ouais mais moi avec mon vélo cargo, je suis quand même beaucoup plus fun que toi avec ta grosse Porsche », en gros, donc voilà. Et puis après, il y a des phases. Les gens ils font un effort un moment, après faut peut-être plus trop faire d'informations parce-que ça gave les gens, puis ça fait un effet inverse, mais il faut quand même relancer ceux qu'abandonnent… Ouais, c'est compliqué. 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. Alors c'est déjà bien si on fait ça, et puis qu'il y a quelques personnes qui achètent un vélo cargo puis qui font 300 km avec leur vélo cargo par année, plutôt que la voiture, c'est top. Mais vraiment, pour quelque chose de plus important, ce serait vraiment tout un système avec des partenaires qu'il faudrait mettre en place quoi, et de la com. Mais c'est pas impossible. L'idée du Plan Climat, qu'on avait eu avec David, ces mesures moi je les avais faites avec lui, ça allait un peu dans ce sens-là, de faire un petit peu des opérations, soit aux Franches, soit sur l'Agglo, soit à Porren, ça on n'avait pas déterminé le détail, mais c'était de ne pas se disperser, puis plutôt d'essayer de marteler à un endroit pour obtenir un changement. Puis le changement qu'on voulait, c'était justement faire en sorte qu'il y ait certaines familles qui enlèvent une voiture quoi. C'était un peu ça le changement qu'on visait, c'est cette deuxième voiture qui dort au garage la plupart du temps, qui rationnellement coûte cher en plus, beaucoup plus cher qu'un vélo cargo ou qu'un tout petit véhicule électrique.

Je peux vous montrer un petit graphique. En fait, j'ai demandé dans quelle mesure est-ce que les gens ils seraient prêts à diminuer leur usage de la voiture, donc seulement aux gens qui utilisent actuellement la voiture, et on voit que plus de la moitié, ils sont quand même prêts à diminuer leur usage. En gros, en bleu, c'est ceux qui font déjà ce qu'ils peuvent, là, c'est ceux qui veulent vraiment pas changer de pratique de mobilité, …

AB : Ouais, c'est que un tiers, c'est marrant. Il y a un tiers qui fait déjà ou bien qui aurait plus besoin d'un coup de pied aux fesses pour changer, un tiers qui vous répond poliment, et un tiers qui est cash. Parce-que dans ce tiers-là, j'ai l'impression que c'est la réponse « ouais, ouais ».

Oui c'est peut-être un peu facile de répondre ça en effet. C'est possible.

AB : C'est intéressant vous pouvez m'envoyer ce graphique à l'occasion ? C'est pas urgent, mais le jour où on reprendra ça avec les collègues de la mobilité, c'est quand même une info qui est assez intéressante. Parce-qu'on pourrait traduire ces 12 % en termes de nombre de deuxième voiture ou de familles derrière.

Oui aucun souci. Mais du coup, vous savez comment est-ce qu'on pourrait faire justement pour pousser les gens à passer à l'acte, à changer leurs pratiques de mobilité ?

AB : C'est un peu ce que j'ai dit, moi j'ai l'impression qu'il faudrait vraiment une assez grosse stratégie derrière quoi. Puis, quitte à faire quelque chose, vraiment les faire bien avec justement des manifestations mais complétées par de la communication, complétées par un système d'incitation, subventions. Ouais, vraiment, y aller avec un package. Enfin, vraiment un truc global quoi. Moi j'ai l'impression que c'est ça. Alors après tout d'un coup, parce-que dans le Canton du Jura, tous les fonctionnaires, on recherche tous de l'argent dans notre coin pour pouvoir un peu faire des choses. Alors si tout d'un coup je trouve quelqu'un qui donne d'argent pour subventionner des vélos cargos, je vais faire mon truc comme ça. Mais je pense que là, ça vaudrait la peine d'avoir une opération un peu globale. Parce-que c'est toujours ça le problème aussi c'est, quand on dépense de l'argent public, après il faut pouvoir aussi montrer qu'il y a eu un certain effet, et puis l'idée derrière, s'il y a des dépenses, c'est quand

même d'obtenir des changements de comportement à moyen et long terme. Donc voilà, il y a ce suivi-là qui est compliqué à mettre en place, qui est aussi souvent coûteux, et puis c'est là typiquement que des partenariats avec le Parc régional par exemple, ou bien d'autres, ça peut être intéressant parce-que le contact avec la population est peut-être plus proche avec le Parc ou il y a déjà d'autres outils qui existent qui pourraient être utilisés, enfin voilà. Je pense, vraiment, ça nécessite une grosse réflexion et pas mal de partenariats.

Ok. Et pour venir un peu sur ces notions de gouvernance, on l'a mentionné, il y a plusieurs initiatives de mobilité alternative à la voiture individuelle qui ont été lancées par des privés enfin, ou qui sont en train d'être lancés, avec JoliatCycles et le projet des Noctambus aussi dans les F.-M., de base, c'était l'initiative d'un privé. À votre avis, comment est-ce qu'on pourrait expliquer cette dynamique ?

AB : Bon, on peut la saluer déjà. L'expliquer, je sais pas, mais je pense que… justement, dans les gens qui sont déjà tout motivés, je pense qu'eux ils se disent « Mais pourquoi je suis un peu seul, enfin, encore très minoritaire ? ». Parce-qu'ils voient les avantages. Moi j'ai un vélo électrique depuis 6 ans, 7 ans maintenant, j'ai fait des dizaines de kilomètres avec ce vélo électrique. C'est le meilleur achat que j'ai fait de ma vie quoi. Et puis c'est vrai que, on en voit peut-être un peu plus maintenant, mais c'est quand même encore très minoritaire les déplacements en vélo et on se dit « Mais pourquoi moi je fais et puis pas les autres ? ». Donc je pense que cette interrogation-là, elle provoque des initiatives privées. Après, comme JoliatCycles, c'est des gens qui sont dans le milieu et qui sont hyper convaincus, et puis eux ils voient aussi le potentiel, forcément, ils voient aussi le potentiel au niveau économique de renforcer l'utilisation du vélo. Ils ont tout intérêt à ce que ça se passe bien. Et puis que ce soit plus régulier aussi, parce qu'ils ont sans doute eu un pic de vente avec le Covid et puis qu'a du bien rebaisser depuis quoi. Donc pour stabiliser leur business model, tous les vendeurs de vélos je pense qu'ils cherchent à avoir beaucoup plus de monde, beaucoup plus d'entreprises impliquées, une implication des cantons, etc. Forcément. Puis après, pour le Noctambus, alors ça je peux pas vous dire. Mais ça c'est un gros changement qui a par rapport à ma génération, ce Noctambus. C'est quand même génial. C'est le succès qui a eu avec les jeunes et les gens qui sortent qu'on aimerait avoir avec la deuxième voiture, le Noctambus. Parce-que c'est quand même génial. Nous on était complètement débiles, on sortait tout le temps et puis on rentrait soit en vélo moteur, soit à pied, soit dans des voitures de gens qui avaient sans doute autant bu que nous. Donc c'était ingérable. Et puis ça maintenant, je vois avec la génération de mes enfants, ils sortent maintenant puis ils utilisent le Noctambus. C'est quand même incroyable qu'on puisse rentrer en toute sécurité depuis n'importe où dans le Jura pour retourner chez soi. Alors aux F.-M., je ne connais pas la situation, il y a peut-être un manque, mais en tout cas sur la Vallée de Delémont et l'Ajoie, c'est génial. Avec le Noctambus, on est arrivé au point où les jeunes ne se posent pas la question de rentrer en voiture. Puis ça, si on arrivait à faire un système, un Noctmabus de la deuxième voiture, on aurait déjà fait un sacré pas dans le Jura. Il faudrait que les gens puissent ne pas se poser la question d'acheter une deuxième voiture, de se dire « Mais pas besoin, je prends un vélo électrique » ou bien « j'ai une voiture partagée à proximité », etc., etc. Ça, ce serait l'objectif vraiment de… Ben c'est ce qu'on avait mis indirectement dans le Plan Climat quoi. C'est ça l'idée générale. Mais ça sera plus compliqué à réaliser que le Noctambus. Mais comme quoi, le Noctambus c'est quand même l'espoir quoi. En tout cas, faire changer de comportement les jeunes, c'est aussi sans doute plus facile que de changer le comportement de quelqu'un qui a toujours eu sa voiture. Alors, je sais pas si c'est des études qui me le montrent, mais moi j'ai souvent vu que le changement de comportement il a lieu aussi quand il y a un changement de vie. Et ça c'est des moments, idéalement, qu'on devrait pouvoir cibler. C'est-à-dire quand vous déménagez ; tout d'un coup, la personne qui déménage elle devrait recevoir l'information, à 5 mètres de chez toi, tu as une voiture partagée ou tu as un magasin de vélo ou tu as un magasin en vrac ou ce genre de choses. Ça, ça serait hyper intéressant. Ou quand tu as des enfants. Au premier enfant, tu reçois plein d'informations mais c'est sur leur santé, sur comment ça va se passer au

niveau scolaire, etc. Ça pourrait être aussi : maintenant vous avez des enfants, vous allez peut-être devoir changer de véhicule au début à cause de la poussette ou je ne sais quoi, mais réfléchissez pour les déplacements quotidiens, un vélo cargo va très bien, vous pouvez déplacer vos 2 enfants jusqu'à 6 ans, etc. Ouais, ça c'est typiquement des choses qui coûteraient pas forcément bien cher, mais qui pourraient être mises en place dans le système en fait des deux, trois gros changements qu'on a tous dans notre vie.

Encore une dernière petite question, quel rôle pourrait ou devrait jouer le Parc du Doubs dans ces, enfin, pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables aux F.-M. ?

AB : Il peut tout faire, le Parc du Doubs. Il a les mains libres. Non mais… Le Parc du Doubs… Au niveau mobilité… Je connais bien ces parcs. Ouais, il a un rôle de toute façon, parce qu'il voit quand même beaucoup les communes, donc, pour l'instant je sais pas. Mais en tout cas, si on va dans la direction des choses qu'on a discutées aujourd'hui, alors là, c'est clair qu'il a un assez grand rôle quoi. Parce-que c'est un peu lui qui peut avoir des contacts aussi avec les élèves, informer les parents via les élèves notamment. S'il y a une fois un projet qui se fait à une plus grande échelle, ou même un projet qui peut être tout petit, je sais pas typiquement tout d'un coup JoliatCycles et la Commune de Saignelégier se mettent ensemble pour faire quelque chose, ben le Parc il pourrait, parce-qu'il entend parler de tout le Parc je pense, c'est ça qui est bien, mais je pense qu'il peut venir en renfort des choses qu'il entend et puis typiquement dire, si ça rentre dans sa charte, s'il y a quelque chose qui se fait avec des vélos cargo à Saignelégier, tout d'un coup l'année d'après nous on fait quelque chose avec une classe d'école. Voilà, tout d'un coup il peut y avoir une réflexion un petit peu stratégique de renforcement des choses qui vont dans le bon sens au niveau mobilité. Ça n'a pas forcément besoin d'être lui qui prend le lead et puis qui dit « Maintenant, vous allez arrêter d'aller en voiture ». De toute façon, je pense que c'est pas un message facile. Mais voilà, étant donné qu'il est vraiment sur ce territoire en contact avec les enseignants, les élèves et les communes, et aussi les milieux touristiques, ben voilà, quand il y a une manifestation, tout d'un coup profiter d'une opportunité pour un petit peu enfoncer le clou puis redonner un message plus global. Ça peut être vachement intéressant je pense pour le Parc. Puis c'est pas des choses qui prennent énormément de temps ou d'énergie, mais c'est typiquement ce rôle du Parc de ben, voilà, il y a une personne qui peut faire des heures de travail juste pour coordonner une petite chose mais c'est quelque chose qui se fera pas s'il n'y a pas ce travail de coordination quoi. Mais ouais, en tout cas, le Parc, pour moi c'est un partenaire sur ces questions-là, s'il y a des projets plus importants qui se développent, ça c'est sûr. Et puis une chose dont je vous ai pas encore parlé mais qui est relativement importante, qu'on a aussi dans le pipeline, c'est justement tout ce qui est manifestations. On a quand même l'objectif, alors ça va prendre sans doute pas mal de temps, mais on aimerait quand même que les manifestations soient plus durables. Certaines font déjà pas mal d'efforts, mais il y a un système en Suisse qui est en train de se mettre en place, et puis, ben voilà, on aimerait que, de plus en plus, les manifestations jurassiennes entrent dans ce système. Ça leur demande de faire un check de tout ce qu'elles peuvent faire au niveau environnemental. Et l'idée même au final, mais ça je sais pas si on pourra la réaliser, ce serait d'avoir des subventions qui s'alignent ou bien qui s'ajustent à un certain niveau de durabilité de la manifestation, en fonction de ce qu'elle remplit. Après, il y a plusieurs écueils là qu'on aimerait éviter, c'est que suivant le type de manifestation, ben on part pas avec le même niveau, donc il n'y a pas un seul système qui peut être mis en marche. Et puis aussi, on aimerait pas arriver à des procédures administratives qui… Ben voilà, la plupart des manifestations dans le Jura c'est déjà une grosse base bénévole, donc voilà, pas encore compliquer la vie de ces gens-là. Mais il y a quand même un assez grand potentiel, et puis c'est souvent pas un gros boulot de rappeler aux gens « vous pouvez venir avec le train », caler les horaires sur un horaire de train, demander à ce qu'il y ait un bus, toutes ces choses-là que certains font déjà très bien, d'autres un peu plus de mal quoi. Ou alors aussi de, quand on n'est pas vers les transports publics, de permettre aux gens de passer directement 2 francs dans de la contribution carbone. Enfin voilà, là aussi il y a un petit champ d'action qui est possible.

Entretien avec Athanase Kanimba, Conseiller communal aux Bois

7 mai 2025, Les Bois

Introduction.

En tant que conseiller communal des Bois, quel rôle est-ce que vous jouez dans la mobilité ?

AK : Si vous voulez, mon travail ici, en tant que Conseiller communal, c'est du social et du tourisme. Alors dans la mobilité, il y a déjà une politique de mobilité douce du Canton qu'on doit appliquer, donc que ce soit le transport en commun, le train, les bus, le covoiturage, et puis bien entendu le vélo, toutes les formes de transport, de mobilité. Et puis bien entendu, sur le territoire ici de la commune, y a tous les chemins où on peut aller à pied, le ski de fond, les chevaux, et ainsi de suite.

Donc vous appliquez la politique cantonale… ?

AK : Oui. Donc ça veut dire : améliorer le chemin de fer, avoir les bornes rechargeables pour que les gens, quand ils amènent le vélo, ils puissent charger, et puis aussi, à la population d'avoir, ceux qui peuvent, les voitures électriques et puis les bornes bien entendu pour la protection de l'environnement.

Donc, par exemple, la borne de recharge à la gare ici, pour les vélos…

AK : Alors elle n'est pas encore … Elle est opérationnelle, mais seulement, n'est pas utilisé par tous les gens qui ont des vélos. Mais il y a des travaux, des transformations qui vont se faire. Et là, ce sera vraiment des bornes dédiées à la recharge pour les vélos.

Et ça, c'est une initiative communale ?

AK : Ça vient du Canton à la base. Puis nous, on doit l'appliquer et puis, on doit dire aux CJ d'avoir... Il y a un minimum pour avoir les bornes et les emplacements des vélos. Donc ils doivent moduler ou bien paramétrer l'emplacement.

Donc, quels sont les principaux projets que vous menez en lien avec la mobilité au niveau communal ?

AK : Pour la mobilité, en premier lieu c'est le vélo. Donc on incite les gens à utiliser le vélo. On incite les gens à faire du covoiturage, les entreprises qui sont sur la commune, au moins d'avoir, d'essayer - c'est pas évident -, de faire du covoiturage avec leurs employés. Ça, c'est vraiment quelque chose qu'on incite aux entreprises. Et puis, pour la population, bien entendu, c'est de pouvoir utiliser beaucoup plus le train, le vélo, si c'est possible, pour faire des distances. Si quelqu'un qui va au Noirmont peut utiliser le vélo électrique, il peut. Mais à l'intérieur de la commune, il y a des gens qui utilisent leur vélo, le VTT. Ça, c'est côté loisir.

Comment vous incitez les gens à utiliser davantage le vélo ?

AK : On n'a pas d'incitation où il faut de l'argent qu'on vous donne, non. C'est surtout informer. C'est l'information qu'on donne. Pour l'instant, on n'a pas encore une politique incitative en disant on vous donne ça, faites ça, hein. Parce-que c'est surtout inciter les gens, qu'ils comprennent un peu la problématique de la mobilité douce mais on n'a pas encore d'incitation.

Et puis auprès des entreprises c'est pareil ? C'est de l'information ?

AK : C'est de l'information, oui. Bien entendu, les entreprises sont libres d'accepter, de mettre en route cette politique. Donc c'est pas une politique contraignante. D'ailleurs, je pense que c'est là que les gens comprennent quand même, il faut pas que ça devienne contraignant. Si ça devient contraignant, ça veut dire qu'il y a un problème à résoudre - soit il y a une pénurie, soit il y a un … Ça devient contraignant. Mais là, ici, c'est vraiment une politique incitative, sans contrainte.

Pour revenir un petit peu sur le diagnostic des pratiques de mobilité actuelle, comment est-ce que vous vous décririez ces pratiques dans les F.-M. ?

AK : Ici dans notre commune, comme je disais, il y a des enfants qui vont à l'école à pied. Donc oui, on a une place de parc, certes, mais si les parents peuvent amener leurs enfants à pied, c'est du bénéfice pour les deux, pour l'enfant et puis pour la maman ou le papa. Mais bon, on a mis quand même une place de parc pour que les parents puissent venir avec leurs enfants en voiture. T'as le mauvais temps, etc. Moi 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. On n'a pas encore discuté entre communes, mais pour moi on peut inciter ces centres industriels à organiser une politique de mobilité. Il y a un projet pour emmener dans la zone industrielle, je ne sais pas si vous êtes au courant, il y aura un nouvel arrêt derrière, là où il y a la nouvelle zone industrielle. C'est déjà un projet qui va être concrétisé. Et puis pour nous, il y a une demande depuis Les Bois jusqu'à la Ferrière, sur la route cantonale, il y a un projet de piste cyclable qui va se faire. Mais dans combien de temps ? C'est un projet. Donc ce n'est pas encore comme si c'était fait mais disons, l'idée est là. Et puis bien entendu pour nous, pour notre commune, quand il y a des manifestations, on incite pour les parcours. Par exemple, ceux qui font les parcours en VTT : ils ont des chemins pédestres, des chemins VTT, par exemple le Jura Rando, ils sont balisés, et ça c'est des chemins qui sont ici sur notre territoire. Là, on travaille avec le syndicat des sentiers et puis Jura Rando qui balisent leurs chemins pour les marcheurs. Et puis il y a des manifestations, bien entendu, des loisirs. Par exemple, là il y a un projet qui est prévu sur la commune avec le FC Les Bois, c'est eux qui organisent ça. Ça s'appelle le Cyclo Gremôde, qui va se produire le 24 août, si je m'abuse, et puis c'est un parcours de 25 km, donc avec des étapes. C'est une mobilité douce, mais des loisirs qui font partie. Ça c'est à vélo hein. Il y a ceux qui sont à pied. Et puis les chevaux bien entendu, pendant le Marché-Concours. Ou bien en hiver, il y a le ski de fond. Pour nous, il y a pas mal d'activités et de mobilités douces. On peut les énumérer, mais c'est chacun à sa mesure.

Selon vous, quels sont les principaux freins à une mobilité plus durable ?

AK : La mobilité, moi je pense que... si on pouvait avoir une incitation financière, pas seulement les incitations financières, il faut aussi que les gens comprennent la finalité. C'est surtout ça. Parce qu'ils peuvent saisir qu'en faisant la mobilité douce, on participe aux économies d'énergie, au climat. C'est très important quand on voit le dérèglement climatique au fil des années, on voit des catastrophes mais si on peut réduire la production du CO_2, ce serait bien.

Pour passer un peu plus aux pistes et leviers d'action, les distances parcourues par jour et par personne ont considérablement augmenté ces dernières années en Suisse. On va plus loin, en général, qu'avant. Selon vous, est-ce que ce serait souhaitable et faisable de faire machine arrière et de diminuer ces distances parcourues ?

AK : Oh, il faut diminuer les distances. Il faut se poser la question pourquoi les distances ont augmenté. Les distances existaient déjà. C'est le moyen de parcourir ces distances qui a changé. Donc on va beaucoup plus loin avec l'avion, le bateau, à pied déjà, puis les moyens de locomotion motorisés, peut-être que ça réduit la distance et augmente la distance. Vous comprenez ce que je veux dire ? Ça veut dire que ça réduit la distance pour aller du point A au point B, ça a été plus court pour aller, et plus vite, mais seulement le point A se déplace au fur et à mesure pour aller de plus en plus loin. Votre question, comment peut-on réduire... Il faut réduire les activités humaines. Ça veut dire qu'avant, les activités principales étaient dans le village. Le restaurant, le paysan, le bistrot, c'était aussi dans le village. J'essaie de comprendre l'organisation ancestrale, comment c'était. Pour diminuer les distances, c'est tout simple, il faut ramener les activités humaines, les grouper au même endroit. Au même endroit, ça veut dire regrouper… par exemple, je parle de la fusion des communes : les Breuleux, le Noirmont, Les Bois et

puis Saignelégier, ça peut faire une entité. Là, on réduit les distances. Les distances sont les mêmes, mais on réduit les activités que la personne faisait du Noirmont aux Breuleux, peut-être qu'il va aller chez son médecin au Noirmont, au lieu d'aller chez son médecin au Breuleux, et ainsi de suite. Donc c'est vraiment ramener les activités, l'outil de production, les grouper. Mais c'est difficile. Voyez, je prends un exemple : dans la médecine, les centres médicaux universitaires, c'est à Berne, à Neuchâtel, c'est à Lausanne ou Genève. Aux F.-M., on a quelques hôpitaux mais on est démunis. Donc l'idée de parcourir la distance sera toujours là. Bon ça c'est un cas limite extrême, mais disons si on peut ne pas déplacer le boulanger, ne pas déplacer le boucher… oui nous on a une boulangerie là, on a le boucher là, on a le restaurant là. Et puis, c'est vrai, ici, il nous manque un médecin. Ça, ça serait l'idéal. Voyez, votre idée, ça serait la bonne, d'avoir toutes ces activités essentielles au moins, ça contribuerait à réduire les distances. La modernité me demande d'aller un peu plus loin. Dans l'absolu, on ne peut pas changer, avec le train de vie, le train d'activité, ou les activités qui sont à gauche à droite, dans le monde entier, là je prends une petite entité, mais si on regarde globale, on ne peut pas.

Au niveau du plan d'aménagement local, le PAL, vous l'avez déjà révisé… ?

AK : Notre plan, le PAL est au Canton. Il est en cours d'approbation. C'est un plan qu'on va mettre en place l'année prochaine, en principe. On va commencer à faire avancer le projet, pour les nouveaux habitants. Donc ce sera, en principe, des habitats groupés. Vous voyez, déjà on pense à l'environnement, donc on ne va pas s'étaler. Il faut faire les habitations regroupées. Et puis ça, c'est en route.

C'est donc un instrument qui permet quand même peut-être un peu de réduire les distances.

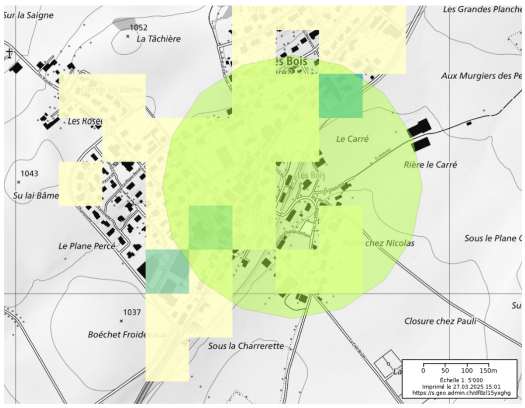
AK : Tout à fait, tout à fait, bien sûr. Parce qu'à ce moment-là, si les habitants viennent d'un autre milieu, il faut quand même qu'on leur offre les prestations nécessaires, de base. Les écoles, les crèches... Si on pouvait encore - bon, ça c'est l'idéal - offrir des places de travail sur la commune. Ce qui est difficile, il y a des gens qui travaillent à Neuchâtel, à l'extérieur de la commune. Je n'ai pas fait les statistiques du nombre des gens qui travaillent, des actifs qui travaillent à l'extérieur de la commune, qui habitent ici. Ça, c'est à creuser.

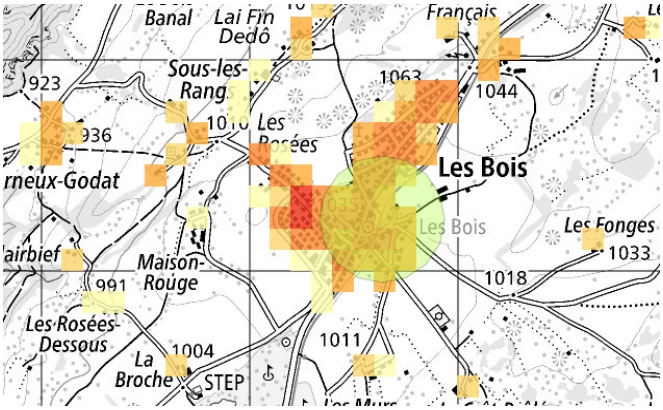
Et pour que les gens utilisent moins la voiture en milieu rural, plusieurs études ont démontré la nécessité de développer un bouquet d'offres alternatives, développer diverses possibilités pour répondre à la diversité de la demande. Selon vous, quelles seraient les solutions, les alternatives à la voiture, les plus pertinentes à développer aux F.-M. ? Vous avez déjà parlé un peu du vélo, du covoiturage…

AK : Il faut développer le chemin de fer. Ça, c'est un axe. C'est une chance qu'on a. La Chaux-de-Fonds - Glovelier, qui va jusqu'à Delémont, Porrentruy, et Bâle. Il y a le projet en cours de ArcExpress là. C'est quelque chose qui pourrait vraiment faire avancer, faire évoluer les mentalités à ne pas utiliser la voiture. Mais il faut augmenter les cadences. C'est un autre problème. Et si on n'augmente pas les cadences, les gens vont dire « si c'est toutes les heures, je prends ma voiture ». Donc le projet ArcExpress va dans le bon sens parce qu'il va augmenter la cadence, la fréquence. Ça c'est un des exemples. Et puis, bien entendu, si les voitures électriques étaient moins chères, je pense que les gens pourraient y adhérer. Pour l'instant, les coûts d'une voiture électrique sont encore élevés. Et puis bien entendu, ça suppose... les batteries qu'on fabrique, électriques, il faut éliminer les déchets... Fabriquer une voiture, les composants, il faut aussi penser élimination. Vous voyez, c'est... Le cycle de vie. Mais si on peut allier les deux, on peut trouver un chemin, un médian pour faire la mobilité douce. Mais en tout cas, c'est nécessaire. Il faut vraiment éduquer les gens, il faut insister, il faut vraiment informer. J'ai lu un article dernièrement sur les panneaux photovoltaïques, par exemple, au début, ils ont incité les gens à poser avec incitation, tant de centimes de francs par kilowatts et ça a donné une incitation. Les gens ont vu qu'il y avait une incitation, ils ont développé ces panneaux. Mais le jour où ils ont diminué la rétribution de l'électricité produite de centimes par kilowatts… Avant, c'était... J'ai lu chez BKW, ils donnaient au début 2020,

2021, 2022, 40 centimes, mais maintenant c'est 6 centimes. Ce n'est pas seulement l'incitation qui a provoqué l'évolution de poser les panneaux, mais les gens ont compris la finalité de la production d'énergie. Donc on produit de l'énergie pour soi, c'est une chose, l'excédent on peut le mettre sous le réseau. Bien entendu, il est payé. Les entreprises de production d'énergie ont incité la population avec les 40 centimes par kilowatts, les gens ont adhéré, mais malgré la diminution, les gens ont compris qu'ils étaient gagnants. Bon mais là il y a un surplus, que faire des surplus pendant l'été d'énergie. Il y a la collecte, il y a les batteries, il y a des solutions. Mais seulement, il faut que les gens adhèrent. Ça, c'est un exemple concret, je crois que c'est un article qui est sorti avant-hier. Si je ne me trompe pas, j'ai gardé cet article. C'était dans le Quotidien… C'est un exemple où, malgré l'incitation ou le frein à l'incitation, les gens ont vu que malgré tout, il fait l'autoconsommation, c'est profitable. Mais les gens n'arrêtent pas de faire les demandes pour la pose des panneaux. C'est un exemple qui m'est venu comme ça.

Et puis concernant les transports publics, j'ai croisé en fait un indicateur de l'ARE, l'Office fédéral du Développement territorial, avec la densité d'emplois et de populations sur la commune. Je vais vous montrer. Ce rond vert veut dire que c'est cette zone-là qui est considérée comme étant desservie en transports publics. On voit qu'il y a une certaine densité d'emplois ici, ce petit carré là, 40 équivalents temps plein, mais elle est considérée comme n'étant pas desservie en transports publics. J'ai regardé, ce sont les entreprises Zürcher, Nicklex et Galva qui sont là. Est-ce que c'est un constat qui vous parle ?





AK : Ces trois entreprises, pour Zürcher et Galva, c'est la même société, sauf que ce sont des entités distinctes, mais le patron est le même. Je pense qu'ils ont pas mal de frontaliers. Ça, c'est l'indication de frontaliers. Mais ça c'est basé sur... c'est qui qui sort ça ?

Alors, j'ai trouvé tout ça sur map.geo.admin.

AK : C'est intéressant. On peut avoir ce site ? Parce-que ça reflète exactement... Parce-que là, c'est les frontaliers qui sont là, qui viennent travailler et qui rentrent. Donc il n'y a pas de mobilité douce, parce que pour venir depuis la France jusqu'ici, je pense qu'on n'est pas les seuls, il y a d'autres communes où il y a ce type de phénomène. La question que vous me posez c'est qu'est-ce qu'il faut faire ?

Oui, est-ce que vous avez déjà pensé à des mesures ? Est-ce que vous verriez des choses que vous pourriez faire au niveau communal ?

AK : D'abord, il n'y a pas un bus qui passe à travers ici, à part les bus d'écoliers. Ça, on n'a pas. Pour nous, c'est à étudier. C'est à étudier comment on peut augmenter. Parce-que vous venez du bas du village, vous allez ici en haut, il n'y a pas de bus. Il faut investir dans un bus pour traverser la commune à des heures fixes. Ça, c'est typiquement pour les villes. Nous on ne peut pas multiplier les chemins de fer, ce n'est pas possible. Donc quelque part, on est contraint. Avec l'étude qui se fait là on peut comparer, ça donne une indication de la difficulté qu'il y a, les différences qu'il y a. Mais pour la population on ne peut pas demander le covoiturage. Pour moi, ce n'est pas... C'est faisable, certes, mais j'imagine que,

pour covoiturer les gens, il faut un réseau, il faut créer un groupe. Les solutions existent, mais il y a un coût. Nous on ne peut pas multiplier les desserts ici. Donc il n'y a qu'un arrêt de chemin de fer. Et puis même si y a plusieurs arrêts, il y a un arrêt à La Large-Journée, mais aux Bois-Français il n'y a pas d'arrêt. Le prochain arrêt c'est le Boéchet. Mais si on extrapole votre plan… Les villages en perdent leur charme, ça serait concentrer les gens. Non. Pour moi, nos villages ont leur charme parce que, certes, ils sont dispersés, surtout aux F.-M. Ces espaces, ils nous donnent aussi un charme et puis un outil pour développer le tourisme. Pour moi, on peut retourner en notre faveur cette dispersion. Elle est naturelle. On veut la mobilité douce, mais il faut concentrer les gens, amener les gens tout près des outils. Alors, nous, naturellement, on a des hameaux. Alors pour revenir aux entreprises citées dans notre commune, les trois, Zürcher, Galva et Nicklex, ça démontre les pendulaires ou des frontaliers qui font les vas et viens. Ils passent par Biaufond. La majorité c'est par Biaufond.

Selon les résultats de mon enquête par questionnaire que j'ai menée pendant trois semaines dans les F.-M., le vélo à assistance électrique est la deuxième alternative à la voiture qui semble le plus convaincre les Francs-Montagnards. Près d'un répondant sur quatre en possède un. Dans quelle mesure pensez-vous que cette pratique pourrait être pertinente pour diminuer l'usage de la voiture aux F.-M. ?

AK : Les Francs-Montagnards aiment bien le vélo, ils pratiquent le vélo. Ça reste le coût financier. L'information, les gens la connaissent. Donc l'information que le vélo électrique est très intéressant pour parcourir… Je vois des amis, moi je marche beaucoup, je n'ai pas de vélo électrique. C'est souvent plutôt pour le loisir, finalement, le vélo, la marche.

Le vélo ça n'est pas pour le travail, selon vous ? J'ai l'impression que vous dites que les Francs-Montagnards aiment bien le vélo plutôt dans le cadre de leurs loisirs.

AK : C'est pour le loisir mais il y a quand même une proportion de gens qui vont en vélo pour le travail. Je suis persuadé. Ça reste l'incitation, que ce soit financières par exemple. On a oublié de citer – parce-que celui qui fait du vélo électrique, c'est aussi pour sa santé. Voyez, ça fait partie de la mobilité douce. On croit faire des économies ou bien protéger l'environnement, et ça touche même la santé. La santé fait partie aussi de la motivation de passer de la voiture au vélo pour aller au travail. Mais, pour moi, le frein, c'est les distances d'un lieu de travail. C'est comme ça que je vois les choses. La distance. Parce que celui qui travaille à Neuch, il ne va pas y aller à vélo. Bon, il peut y aller à vélo. Il peut prendre le train à vélo, puis arriver à Neuchâtel, aller au travail. Ça, c'est faisable. Pour les chemins de fer, ils ont fait un pas énorme parce qu'il y a des endroits pour poser des vélos. Mais pour nous les communes, par exemple la transformation de la gare qui va se faire ici aux Bois, on a demandé aux CJ à avoir au moins un parc de vélos conséquent. C'est quelque chose qu'on a demandé aux CJ d'intégrer dans leur projet de transformation de la gare des Bois. Et puis ils sont très attentifs et réceptifs à la problématique.

Selon les résultats de mon enquête, les Francs-Montagnards sont plutôt satisfaits des réseaux de mobilité douce, donc des itinéraires piétons et cyclables. Mais le seul point sur lequel ils sont plutôt insatisfaits, c'est la qualité des voies cyclables. Est-ce que vous voyez une marge de manœuvre de la Commune pour améliorer la situation ?

AK : Les voies cyclables, moi, c'est pas mon domaine. J'ai un collègue qui s'occupe de la voirie, il s'occupe des routes. Mais globalement, les voies cyclables, c'est surtout la place qui manque sur les routes, des fois. Mais ça, ça dépend pas de nous, ça dépend du canton pour élargir la route pour pouvoir faire une piste cyclable.

Sur les routes cantonales, oui, mais il y a certaines routes communales ?

AK : Non, quand j'ai dit cantonale, ça passe dans les communes. Ça, c'est une route cantonale, sur laquelle nous aussi on a des besoins. Où les populations demandent - les routes cantonales, si vous

passez dans le village, un vélo, il n'y a pas de piste cyclable définie - mais ça revient toujours au même. Si on doit mettre une piste cyclable, il faut vraiment définir les normes. C'est surtout ça. Manque de place. Puis bien entendu, chaque transformation de la route ou bien rénovation de la route, si on peut penser à garder une place pour la piste cyclable. C'est le cas que je vous ai cité, Les Bois, La Ferrière. Là, c'est un projet, moi je ne suis pas constructeur de route. Le problème qui va se poser, c'est comment élargir la route, l'emplacement et tout de suite. Et puis quand on dit élargir, vous voyez, ce sont des parcelles privées. Il faut déjà exproprier, payer les gens, etc. Est-ce que l'État ou la commune a des sous pour ? On sait qu'il y a des demandes, mais seulement, la demande, ça demande du temps, des études sur la faisabilité. Donc on ne peut pas planter une piste cyclable… À mon avis, il y a des règles. Ces règles-là doivent être tenues. Mais c'est vrai, ils disent qu'ils ne sont pas satisfaits des pistes cyclables. Ils aimeraient bien plus... ?

Dans les commentaires, ce qui ressort c'est que souvent les voies cyclables étaient plutôt prévues pour le tourisme et non pour les mobilités quotidiennes.

AK : Ça, c'est juste... Jura Tourisme a développé une offre de vélos électriques. Je ne sais pas si vous travaillez, chercher des informations avec le Quotidien. Les journalistes sont beaucoup plus au courant des réflexions qui se font. Par exemple, si vous regardez avec Jura Tourisme, ils ont ce projet. Le projet des locations de vélos dans les F.-M., par exemple, pour aller à l'Étang de la Gruère. Bien entendu, les gens qui viennent dans les F.-M. pour le tourisme, ont besoin de ça, c'est un outil nécessaire, le parc de vélo électrique de location. Pour la région des F.-M., on doit nécessairement avoir, et même pour le Jura, des parcs comme on voit dans les grandes villes. Neuchâtel, Lausanne, Zurich, ils ont des parcs !

De vélo en libre-service plutôt ?

AK : Ouais, c'est comme ça que je le vois. Mais il y a un projet qui s'est concrétisé cette année je crois, si je me trompe pas. Bien entendu, il y a un bémol, on ne peut pas contenter tout le monde. Il faut prendre les choses globalement, c'est pour ça que je dis, la mobilité douce, c'est pas un petit truc. Vous voyez tout ce qu'on a survolé, que ce soit vélo électrique, voiture, train, les bus d'écoliers, non, c'est un tout.

Une solution qui semble assez adaptée aux milieux peu dense, comme les F.-M., c'est l'auto-partage entre particuliers. C'est-à-dire de se partager une voiture entre différentes personnes, pas forcément dans le même ménage. Avez-vous déjà pensé à cette solution et qu'en pensez-vous ?

AK : C'est un plus, c'est un plus. C'est un point à développer, pourquoi pas. Mais alors, auto-partage, il faut avoir des horaires différents, des occupations différentes. Ça demande quand même… Auto-partage, c'est quasiment partager un bien pour des motivations différentes. L'autre veut aller au marché avec sa voiture, et l'autre veut aller au concert avec la voiture, il veut faire des courses. Les gens qui font les autopartages, j'imagine qu'ils doivent penser à planifier. C'est comme une famille, je pense.

Il y a certains outils qui existent, des applications qui facilitent un petit peu cette organisation. Pour vous, c'est prometteur, ça pourrait avoir du potentiel ?

AK : C'est nouveau, c'est des points auxquels on pense pas. Je suis en train de réfléchir… l'autopartage. Je peux citer, nous on n'a qu'une seule voiture, donc c'est un autopartage. On a toujours eu une seule voiture. Quand mon épouse est à la maison, elle l'utilise, moi j'ai besoin, je l'utilise, sinon je suis à pied ou en train. Ça réduit les coûts en finalité. Non, alors ce point est à développer. On peut informer la population de ces problématiques. Le problème c'est l'inertie des mentalités. C'est par information que les gens peuvent adhérer à une idée.

J'ai demandé aussi dans mon enquête à ceux qui utilisaient déjà la voiture à quel point ils étaient prêts à diminuer cet usage. Il y a un bon tiers qui est satisfait de son utilisation actuelle et qui ne voit aucune raison de la réduire, ils ne sont pas prêts à changer de pratique, il y a 18 % qui se disent conscients des

problèmes liés à l'utilisation de la voiture et qui essaient déjà de l'utiliser le moins possible. Ensuite il y a 5 % qui ont l'objectif de réduire, qui savent déjà avec quelle alternative remplacer la voiture mais qui ne l'ont pour l'instant pas mis en œuvre, 8 % qui se questionnent sur le fait d'utiliser d'autres modes et 40 % qui aimeraient réduire mais pour le moment ils sentent que c'est trop compliqué voire impossible. À votre avis, comment pourrait-on agir sur ces 5 % et 8 % qui sont prêts à diminuer leur usage mais qui ne le font pas encore ?

AK : Je ne vois pas comment on peut convaincre… je pense que c'est personnel. Parce qu'entre inciter les gens, informer, mais dans l'incitation, il faut qu'il ait un avantage. Bon l'avantage, on le connaît : participer à la réduction du CO_2 pour le climat, pour l'environnement. Ça, on le sait. Globalement, on le sait. Mais concrètement, quelles actions on peut faire pour vraiment faire changer la mentalité ? Je reste convaincu que c'est l'information avec le pour le contre, en leur disant, l'information est là, vous l'avez, l'avantage est là, l'inconvénient est là, le but qu'on veut atteindre est là. Comment l'atteindre ? Certes, on est une autorité communale, on ne peut pas venir imposer quelque chose. J'y reviens toujours : informer. C'est le quotidien qu'on a ici à la commune. Informer les gens, répondre aux besoins et puis bien entendu, il faut que, de l'autre côté, ils viennent avec leurs besoins. Qu'est-ce qu'ils attendent? Non, je ne vois pas comment on peut imposer. C'est une incitation financière, les gens seraient peut-être d'accord. Pour moi, ce n'est pas une incitation financière. Pour moi, ça reste marginal. C'est surtout l'information, et donner des solutions. Proposer des solutions et c'est un échange entre l'utilisateur, l'autorité, le projet en question. Il faut vraiment qu'il y ait un échange, une critique. Un projet ne peut qu'être viable quand il y a une participation positive des utilisateurs. Alors je reviens toujours aux incitations financières. C'est bien, ça peut inciter, bravo. Je me suis contredit en disant que pour les panneaux photovoltaïques, on a incité les gens, ils ont adhéré, ils continuent. Donc, pourquoi pas ? On peut aussi inciter les gens à adhérer à l'action et continuer à l'alimenter. C'est un point de vue. Mais à contrario, l'incitation financière peut jouer un rôle. On peut faire un essai en incitant les gens à adhérer à la mobilité douce. Donc c'est le parc, les vélos, les bornes. L'autorité publique doit investir. Mais seulement, si de l'autre côté il n'y a pas de demande, on doit créer la demande. Créer la demande, alors c'est bien beau mais il y a un coût.

On voit que plusieurs initiatives de mobilités alternatives à la voiture individuelle sont portées par des privés. Par exemple, les Noctambus dans les F.-M. avaient été lancés par Olivier Jeannerat en 2003. Le projet de vélo en libre-service vient aussi d'un privé. À votre avis, comment pourrait-on expliquer cette dynamique ?

AK : J'ai toujours travaillé dans le privé, je ne peux qu'admirer des initiatives comme celle-ci. Mais bien entendu, ça démontre l'idéal d'un individu. Un idéal d'un individu qui peut être porteur d'une idée qui rassemble. C'est comme ça que je le vois. C'est aussi vrai pour le public. Le public à 100%, il doit apporter des projets aussi idéaux. Mais c'est typiquement au départ des utopies qui se concrétisent, qui font des petits et puis pour la société, c'est quelque chose de formidable. Donc c'est comme ça que je vois les choses. Mais il n'y a pas que le public, ça c'est les deux initiatives. Combien d'initiatives publiques se font ? Sauf que les citoyens trouvent normal que le public offre. Mais le public est aussi là. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien que ces deux initiatives ont été portées par les privés, mais ça a débouché sur des subventions publiques. Mais l'idée est géniale. Pour moi, c'est génial les deux idées. Mais s'il y en a plusieurs de privés, c'est encore mieux. Mais l'idéal c'est des idées qui ne coûtent pas, qui coûtent aucun sou. Là c'est l'idéal, mais ça n'existe pas.

Le Parc du Doubs se dote d'une compétence mobilité depuis le début de cette année. A votre avis, quel rôle pourrait-il ou devrait-il jouer pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables ?

AK : Le Parc du Doubs vient compléter tout ce qu'on a dit au départ. Mais bien entendu, le Parc du Doubs a son rôle à jouer dans les F.-M. et puis surtout dans le Parc naturel régional des F.-M. Il a son rôle à jouer.

Et quel est ce rôle justement ?

AK : Le rôle c'est de communiquer et d'occuper le terrain parce-que le terrain lui-même. Le Parc du Doubs est transfrontalier entre le Canton de Berne, Neuchâtel et la France, de l'autre côté. J'encourage le Parc du Doubs à faire de cette mobilité douce un point essentiel aussi dans sa marque de fabrique. Avant, c'était des produits, le tourisme, etc. Ils doivent développer ça et puis quand je dis qu'ils doivent, ils peuvent. Mais comment ? Je reviens toujours à la question financière. Les idées ne manquent pas. Et je reviens sur ce que je disais tout à l'heure avec Jura Tourisme. Il faut toujours une synergie. Le Jura Tourisme, le Parc du Doubs, les syndicats d'initiative, les syndicats des maires des F.-M. ne sont pas opposés, au contraire. Ils doivent tirer sur la même corde pour la région, et pour la réussite de la région. Je suis le Parc du Doubs parce que je participe aux réunions. Je suis étonné que ce soit maintenant que ça intervienne dans le plan. La mobilité. Est-ce que c'est nouveau, j'en sais rien. C'est pas nouveau. Mais seulement, le Parc du Doubs avait d'autres points à traiter. Les produits, le tourisme, les pierres sèches, l'environnement, etc. Mais là, c'est la mobilité douce, ça demande d'étudier et puis mettre en place les infrastructures qui vont avec. Mais qui dit infrastructure, il faut toujours penser à coût. Le coût, le coût et le coût. Et puis bien entendu, le coût ça vient d'où ? Quand on a la Confédération, les communes, parce qu'on fait partie du Parc du Doubs, on est membre. Mais je pense que c'est un bon challenge. Je suis persuadé qu'ils vont réussir. Le Parc du Doubs va développer sa mobilité, comme il a toujours développé d'autres points dans le Parc depuis que le Parc existe, à mon avis. Mais ça demandera aussi des priorités. Je suis très confiant pour cette mobilité douce pour les F.-M. et puis les gens sont sensibilisés. Moi, ça me fait plaisir d'avoir les études qui sont faites à gauche à droite, dont la vôtre. Et puis on est très curieux d'entendre des résultats, quelles que soient les critiques, c'est surtout le résultat des objectifs certes, mais le côté critique, c'est ça qui me comble, pour pouvoir avancer, modifier, solutionner. Et puis quand je dis critique, c'est une critique constructive.

Juste pour clarifier, quand vous dites mobilité douce, vous comprenez les vélos, la marche, et les transports publics aussi ?

AK : Oui, ceux qui font du cheval, qui font du ski, qui font du VTT. C'est un tout pour moi. C'est un package. Ici, au F.-M., on a tout pour le vélo. Ici, on parle vélo. Je parle des mobilités douces comme tous ces éléments qui demandent une conception de vie sur le territoire sans utiliser les voitures polluantes ou quoi que ce soit. C'est comme ça que je vois la mobilité douce.

Parce qu'en général, il y a une petite confusion, mobilité douce, ça ne comprend pas le train ni les bus.

AK : Il y a le train oui, j'ai dit à pied, le train, le bus, bien sûr, le bus électrique c'est faisable, et puis surtout les CJ. C'est un élément essentiel. C'est vraiment le point central pour la région, de la Chaux-de-Fonds jusqu'à Glovelier, Delémont. C'est pour ça que ce chemin de fer, il faut vraiment le développer.

Merci beaucoup, je n'ai plus de questions.

AK : J'espère avoir répondu plus ou moins. Je n'étais pas préparé.

Entretien avec Christine Chavanne, Conseillère communale à St-Brais

30 avril 2025, St-Brais

Introduction.

Donc pour commencer, est-ce que tu peux m'expliquer ton rôle dans la mobilité au F.- M. en tant que conseillère communale de Saint-Brais ?

CC : Voilà, c'est là où ça commence mal. Parce-que vraiment, dans un petit conseil comme ça, on se pose pas trop de questions par rapport à ça. Si ce n'est d'essayer de garantir qu'il y ait toujours les transports publics qui desservent le village. Mais sinon, c'est vrai que mon rôle, en tant que conseillère, il est assez limité je dirais. On s'est jamais vraiment posé la question. Et puis est-ce qu'on a les moyens de le faire ? Tant physiques que financiers disons. Savoir où on devrait agir pour vraiment que ça ait une implication, je ne sais pas trop.

Tu dis que vous regardez quand même pour que les transports publics soient maintenus, donc là vous avez des relations avec le Canton ou bien ?

CC : Disons, quand on était en train de préparer le PAL, le plan d'aménagement local, ça faisait quand même partie de nos objectifs de dire que, enfin dans la mesure du possible, faire en sorte qu'il y ait toujours une desserte. Mais voilà après avec les CJ, enfin MOBIJU maintenant, on n'a pas de contact direct.

Ok. Mais vous menez quand même certains projets concernant la mobilité, par exemple la zone 30 qui a été récemment instaurée ?

CC : Alors après là, si ça entre dedans, ouais la zone 30 c'est vraiment quelque chose qui nous tient à cœur pour la sécurité disons, la sécurité des piétons et des enfants en particulier. Mais malheureusement c'est pas tellement bien respecté. Mais pour ça, oui on a des contacts pour qu'on nous fasse des comptages de voitures, parce-que c'est vrai que par rapport au perçage du tunnel de La Roche, là on s'était quand même mobilisé comme étant contre.

Donc l'exécutif de St-Brais ?

CC : Ouais on a été manifesté à l'époque parce-que, ouais, on avait le sentiment qu'en agrandissant le tunnel le passage des poids lourds augmente. On demande des comptages, alors c'est pas flagrant qu'ils augmentent, mais moi je pense quand même que les plus gros poids lourds, ceux qui ne passaient pas avant passent. C'est évident, sinon je ne vois pas pourquoi percer le tunnel. Sinon, il y a toujours l'envie du contournement du village, qui est prévu depuis des décennies, mais je pense qu'on est largement sous la pile parce-que c'est quand même un projet très onéreux. Oui ça, ce serait génial, qu'il y ait un contournement du village pour rendre le village plus tranquille, plus sécurisé tant au niveau vraiment accident que le bruit aussi. Parce qu'il y a vraiment beaucoup de bruit dû aux voitures. Et après, bien sûr, faire en sorte qu'il y ait des trottoirs, quand on refait la traversée du village. Garantir qu'il y ait des trottoirs garantir, des îlots, les poteaux de sécurité. C'est pas nous qui le décidons en fait, mais ça a été fait comme ça, mais je pense que c'est des bonnes choses quoi. Tout ça pour essayer de ralentir le trafic, puis quand même que les voitures portent un peu attention aux piétons.

Donc tu as dit que c'est pas vous qui l'avez décidé…

CC : Non c'est le canton. Je sais jamais le nom du service, mais c'est ceux qui s'occupent des routes. C'est pas nous qui avons demandé qu'il y ait des poteaux là ; ils ont été mis et puis moi je trouve ça très bien. On les enlève l'hiver pour le déneigement, et puis voilà.

Mais par contre, la zone 30, ça vient de vous ?

CC : Alors ça a été notre souhait. Ça a été accepté, mais c'est nous qu'avons demandé qu'il y ait une zone 30 ouais.

Ok. Peut-être je reviens un petit peu sur le diagnostic des mobilités. Comment est-ce que toi tu décrirais les pratiques de mobilité des Francs-Montagnard-e-s, les principales caractéristiques, les enjeux ?

CC : Alors je pense que les gens se déplacent quand même pas mal en voiture. Je pense que les Francs-Montagnards, comme beaucoup d'autres. La voiture crée l'individualisme. Et puis je pense qu'à notre époque, à tort ou à raison, c'est quand même quelque chose que les gens veulent, cette indépendance. Après il y a aussi le fait qu'il n'y a pas assez de transports publics pour pouvoir se passer de voiture aux F.-M. en tout cas. Mais s'il y en avait plus, est-ce qu'on les prendrait ? Ça, c'est une autre question. Ce n'est pas sûr. Peut-être si, pour aller faire ses courses, mais pour aller travailler je pense pas… Je pense que c'est difficile. Les horaires voilà, les gens quittent leur travail et puis ils rentrent. Ils veulent avoir leur indépendance, ils veulent pas attendre sur un transport public je pense. Et on ne peut pas coller les transports publics aux horaires des gens, c'est pas possible me semble-t-il.

Ouais. Après on pourrait avoir des cadences élevées.

CC : Ouais, des cadences élevées, mais après il faut qu'ils soient remplis les bus. Et puis voilà, ça n'a rien avec les F.-M., mais j'étais en Ajoie, à Vendlincourt, j'ai vu passé le train, il y avait deux wagons vides. Donc, c'est sûr que c'est vraiment une problématique je pense. Puis le prix des transports l'est aussi. Je pense que c'est cher. C'est triste mais je pense que c'est presque meilleur marché de se déplacer en voiture que de prendre les transports publics, même si on est seul. Si on veut aller à Genève, je pense ça coûte presque moins. A moins qu'on ait le demi-tarif. Mais si on l'a pas, on a meilleur temps d'y aller en voiture financièrement. Après, il y a plein d'avantages quand même. C'est bien plus tranquille d'aller en train. Après les habitudes… je sais pas trop en fait. Si je regarde par rapport à moi, si je peux aller à pied quelque part, j'y vais. Je prends pas ma voiture pour aller au petit magasin. Le vélo aussi. J'ai pris l'habitude d'aller à l'école en vélo en été à un moment donné, je l'ai un peu perdu, mais c'est à cause de ce qu'il faut transporter.

D'accord ouais. On peut maintenant passer un peu au cœur du sujet, les pistes et les leviers d'action pour favoriser une mobilité plus durable. Les distances parcourues par personne et par jour en Suisse ont considérablement ces dernières années, est-ce que, selon toi, ce serait souhaitable et faisable de faire un peu un retour en arrière et de favoriser une diminution de ces distances journalières ?

CC : Moi je serais favorable au dimanche sans voiture. Personnellement, ça serait un réel bonheur. Je l'ai vécu en tant qu'enfant, c'était magnifique. Ça n'a pas duré longtemps mais c'était un dimanche par mois. J'étais enfant moi, j'ai que retenu le fait qu'on faisait du badminton sur la route. Mais je serais favorable à ça. De toute façon, la question se pose parce-qu'on réfléchit toujours à produire plus d'énergie. Je pense qu'il faudrait aussi réfléchir à en consommer moins. Mais est-ce que nous sommes prêts à perdre nos habitudes, nos conforts tant pour les transports que pour tout ? Après, est-ce qu'on peut bouger moins ? Ça ce n'est pas sûr. On doit toute façon bouger pour son travail. Après, pour ses activités, voilà, les gens visitent, les gens voyagent. Si on peut le faire en train, c'est mieux je trouve. Moi j'ai de moins en moins envie de prendre la voiture pour aller loin en tout cas. Parce-qu'il y a la fatigue. Pour l'aller ça va mais après le retour… donc si je peux y aller en train ou y aller à plusieurs. Mais ouais, après il y a des choses qu'on peut développer mais je ne sais pas si ça fonctionne bien, style le covoiturage ou comme ça. Après BlablaCar, enfin ces choses qui existent, ça c'est bien. Il faudrait pas que ça diminue, au contraire. Je pense que si on pouvait développer ça plus, ce serait bien.

Est-ce que tu penses que la commune, elle a une marge de manœuvre pour justement développer plus ces pratiques de covoiturage ?

CC : Alors là, je ne sais pas. Aucune idée si on a des marges de manœuvre, franchement. À part de le mettre sur notre site, d'encourager les gens à le faire, en communiquant que ça peut être un atout, mais on peut pas obliger les gens à le faire. Mais c'est vrai que le mettre en forme de pub, ça me semble la seule chose qu'on pourrait éventuellement faire.

Ouais, ok. Et puis, du coup pour proposer des alternatives crédibles à la voiture et diminuer l'usage de la voiture en milieu rural, plusieurs études ont démontré l'intérêt de d'offrir un bouquet d'offres en fait alternatives, pas forcément se focaliser sur les trains ou le covoiturage, mais différentes choses. Tu penses que c'est quoi les solutions qui seraient les plus pertinentes aux F.-M. ?

CC : Pour offrir à ceux qui doivent se déplacer la possibilité de le faire autrement qu'en voiture ?

Exactement.

CC : Les bus, le vélo, quand on n'est pas trop loin le vélo. Puis au moins encourager les gens à ne pas prendre leur voiture sur les petites distances. Quand moi je vois des gens qui sont de St-Brais du village puis qui prennent leur auto pour aller à la Halle, à une fête ou comme ça, je me dis mais quand même. On perd plus de temps à chercher une place de parc. Mais sinon, ouais, c'est des bonnes questions. Autre que le covoiturage, autre que le train, autre que les bus je ne vois pas. Bon, pour le vélo, c'est sûr que ça serait c'est bien de faire en sorte qu'il y ait des pistes ou des bandes cyclables quoi. Je pense qu'il y a certains endroits où ça se développe bien, dans certaines villes, c'est vraiment bien. Je ne sais pas en Suisse où ils en sont, mais sur France, c'est vrai que quand j'étais allée une fois à Chambéry, c'était vraiment top. Parce qu'on pouvait se déplacer à l'intérieur de la ville relativement en sécurité. Je pense ça c'est important aussi. Il faut sécuriser les cycles en n'étant pas obligé de rouler sur la route. Parce-que c'est pas forcément agréable.

Ouais. C'est vrai que selon les résultats de mon enquête là, les Francs-Montagnard-e-s se disent plutôt satisfaits des réseaux de mobilité douces de manière générale, sauf une petite insatisfaction quand même sur les infrastructures cyclables. Donc je voulais te demander peut-être, est-ce que la commune là, elle a une marge de manœuvre pour développer ces infrastructures cyclables ?

CC : Alors je ne sais pas si légalement elle en a une, mais financièrement ça paraît difficile. Je ne sais pas jusqu'où, au niveau de nos lois, on a la possibilité d'en créer. Après sur notre territoire, ben voilà les itinéraires, on n'est pas du tout obligé de rester sur la route. On descend vers l'église là, on remonte sur les Champs-Glands après jusqu'à Montfaucon ; on n'est pas du tout obligé d'être sur la route de ce côté-ci. Donc, à mon avis, à part dans la traversée du village où on pourrait mettre une bande cyclable de plus. Je ne sais pas si ça serait souhaité, mais je pense que ça oui on pourrait mettre une bande jaune. Mais c'est déjà tellement, est-ce que ça sécurise plus, que je ne suis pas sure quoi. C'est plutôt encourager les gens à descendre du vélo puis à aller sur le trottoir. Mais on est vite en dehors de la circulation quand même à St-Brais, il y a plusieurs possibilités.

Oui, c'est vrai. Et donc la première alternative à la voiture individuelle qui semble, pour les Francs-Montagnards, la plus pertinente, c'est le train. Comme on l'a un petit peu évoqué, c'est vrai que les transports publics en milieu rural c'est compliqué au niveau rentabilité économique et efficacité, vue qu'on essaie généralement de desservir tout le territoire. Est-ce que, selon toi, une augmentation de l'offre serait quand même souhaitable et faisable ?

CC : Souhaitable, c'est comme je t'ai dit avant, souhaitable oui. Mais tout le monde aimerait qu'il y en ait plus, mais personne ne le prend. C'est un peu ça quoi. C'est être cohérent avec nos souhaits et nos pratiques. Voilà. Et moi, est-ce que, s'il y en avait plus, est-ce que j'irais à l'école en bus par exemple ?

En train sûrement pas, parce-qu'il faut descendre à Bollement. Mais en bus ? Parce-que je pense que, dans certains villages, bus et train, on va dire que c'est la même chose Mais est-ce que je prendrais le bus ? Je ne suis pas sûre quoi.

Parce-que t'as un arrêt de bus juste là en-bas ?

CC : Oui, juste ici, en face de l'école, donc ce n'est pas ça le problème. C'est de changer les pratiques. Et puis, oui, on transporte pas mal de choses. Donc il y a aussi, voilà, ce qu'il faut transporter. Bon, on pourrait prendre une valise à roulettes, on pourrait changer les habitudes. Si on veut on peut, ça c'est certain. Ou bien se dire « je travaille plus longtemps à l'école pour être quitte de transporter des affaires ». Mais… Honnêtement, est-ce que plus de bus encouragerait les gens à le prendre ? Est-ce que j'irais plus volontiers faire mes achats à Saigne en bus si les horaires correspondaient ? Ça, je ne sais pas. On est souvent comme ça, à se dire « si seulement il y en avait plus ». Le soir, peut-être que ça pourrait être un avantage parce-qu'on est vite coincé quand même. Si on veut aller au ciné ou à une fête, ben il n'y a pas de bus pour rentrer. Bon, il y a le… Comment… Je ne le prends jamais moi mais…

Le Noctambus ?

CC : Le Noctambus, oui. Il y a quand même des possibilités, mais voilà. Après, moi j'ai l'impression que, c'est pas en n'essayant pas qu'on va le prouver, mais j'ai l'impression qu'ils seraient vides quand même ces bus la plupart du temps. Je sais même pas à quel rythme il passe parce-que j'ai jamais cherché à le prendre par exemple le bus.

Tu parlais du transport de matériel comme frein à l'usage des transports publics, c'est aussi quelque chose qui ressort du questionnaire, mais plutôt concernant les freins à la mobilité douce, donc tout ce qui est vélo et marche. Les principaux freins qui sont ressortis, c'est l'exposition aux conditions météorologiques, les distances à parcourir trop importantes et puis pas la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes. Est-ce que tu penses que la promotion de véhicules intermédiaires, c'est-à-dire des véhicules entre le vélo électrique et la voiture, par exemple ces mini voitures ou bien des vélos cargos, permettraient de lever ces freins ?

CC : Dans un milieu comme le nôtre, … Je ne sais pas quoi dire parce-que ce genre de véhicule tu vas l'utiliser pour aller à ton travail mais après, si tu veux faire autre chose, d'autres activités, tu es obligé de recourir à un autre véhicule. Tu vas pas faire des grandes distances avec un véhicule comme ça. Si tu vas ne serait-ce qu'à Delémont, depuis ici, tu veux pas aller avec un véhicule comme ça. Parce qu'il y a le facteur temps aussi qui entre en ligne de compte. Et puis, je sais pas, il me semble du coup, il faudrait deux véhicules après, celui qui te permet de faire des distances, ou bien si tu vas en Ajoie ou n'importe, dès l'instant où tu dois faire un aller-retour de 50, 60 kilomètres, je ne pense pas qu'on va prendre un véhicule de ce genre.

Ouais. Mais ce serait éventuellement combinable avec les transports publics du coup ? Par exemple l'utiliser pour aller jusqu'à la gare la plus proche.

CC : Ah oui totalement, oui. Mais quoi qu'ici, je suis pas sûr que c'est la distance à la… Peut-être Saigne, les grandes agglomérations des Franches, ouais, mais pour les villages, c'est quand même pas la distance entre son domicile et puis la poste ou la gare qui pose problème, je pense. Parce-que, j'entends, on y est vite. Voilà et puis l'entreposage d'un tel véhicule après, ceux qui habitent dans un immeuble, ils vont l'entreposer ça où ? Bon, tu me diras, ils entreposent bien leur voiture. Mais j'ai l'impression qu'avec ça il faut deux véhicules. On ne peut pas se contenter de ça, ça remplacerait pas. Ça permettrait de prendre moins souvent sa voiture pour aller travailler, ouais, ça effectivement. Et puis je pense ça a un coût à l'achat, ou alors il faut des trucs de location. Mais dans nos petites localités, c'est pas possible. J'ai l'impression que c'est pas possible. Par rapport à ce que ça coûterait pour installer un truc de location, le

peu que c'est utilisé, la rentabilité… ça me paraît difficile. Mais dans les villes, je pense que c'est le genre de choses qu'il faut promouvoir par exemple. Quand on va visiter une ville, ça je pense que là il y a quelque chose à jouer. En milieu rural, c'est difficile de changer la voiture contre autre chose, c'est quand même difficile.

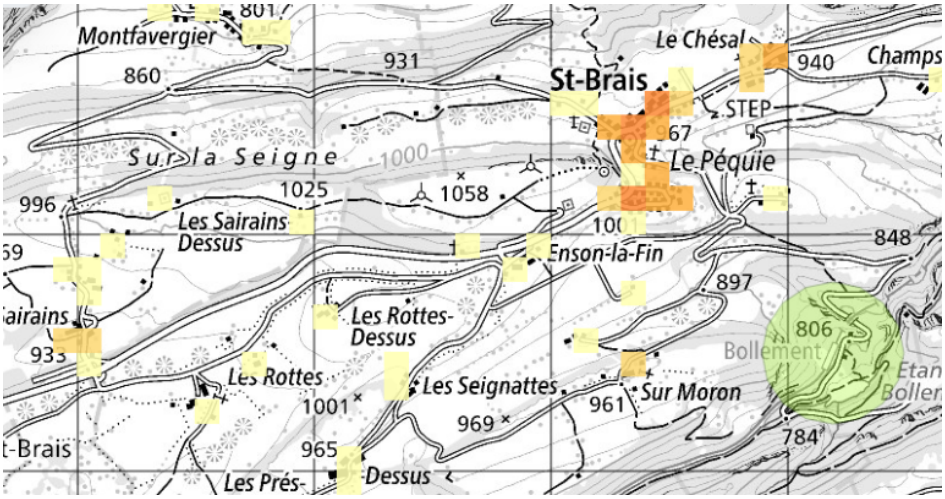
Après une autre solution qui est parfois mise en avant, c'est l'autopartage, c'est-à-dire avoir un véhicule pour différentes personnes.

CC : Ouais, alors ça...

Tu penses quoi de cette solution ?

CC : Pour ceux qui y arrivent, c'est bien. Mais on revient toujours à ce côté d'indépendance ou si on a une voiture pour plusieurs, si on l'utilise pour aller au travail, ouais, si c'est dans le quotidien ça veut dire que c'est lié au travail, sinon c'est pas le quotidien pour moi. Donc si tu l'utilises pour aller au travail, on ne peut pas être plusieurs à utiliser une même voiture pour se rendre à son travail. Et puis après si c'est pour les loisirs, je ne sais pas, il y en a qui font ça ? Je ne sais pas comment ils s'organisent alors. Mais ceux qui arrivent à le faire, je trouve c'est bien. Ça demande une bonne zone de confiance et puis de savoir qui paie les frais, qui paie… ouais, je pense que niveau assurance il y a des choses qui sont faciles, c'est chacun sa part, mais après s'il y a un accident… Tout pendant qu'il n'y a pas d'accident ou de choses comme ça, je pense que c'est simple, mais dès qu'il y a un accident, je pense que ça se complique sérieusement. Après c'est sûr que si on est deux à aller au même endroit, on essaye, enfin moi j'essaye de le faire par exemple avec la chorale, si on va chanter à Saigne on se regroupe, on ne va pas chacun avec sa voiture. Ça je pense que c'est des choses, à petite échelle, qui peuvent quand même… Parce qu'on sait qu'on part en même temps et qu'on rentre en même temps. Donc il y a rien qui peut l'empêcher. Donc ça, je pense que c'est des choses, on a le pouvoir de le faire en tant qu'individu. Pour le Chant-du-Gros, par exemple, typiquement, il y en a quand même qui prennent encore leur voiture pour y aller. Moi je ne conçois plus de prendre ma voiture pour aller au Chant-du-Gros. Je la prends quand même jusqu'à Saigne, voire Bollement, mais comme tous les trains ne vont pas jusqu'à Bollement à toutes les heures, il y en a qui s'arrêtent à Saigne, c'est quand même plus prudent d'aller à Saigne. Mais ce système de train, ça c'est bien. Pour des manifestations, pour le Marché-Concours, je pense qu'il y en a aussi, ça c'est vraiment bien. Organiser pour limiter les déplacements dans les manifestations, ça je pense que les transports publics ont quelque chose à jouer. Maintenant c'est plus gratuit le Chant-du-Gros, faut payer son billet pour les transports. Bon c'est pas cher, c'est 10 francs.

Oui, ok. J'ai une petite question concernant le train du coup. J'ai croisé l'indicateur d'accessibilité en transports publics de l'ARE, donc l'Office fédéral du développement territorial, avec la densité de population. Donc là on voit que c'est qualifié de faiblement desservi à Bollement, et puis qu'à St-Brais c'est considéré comme étant non-desservi, parce-que ça prend en compte la cadence des bus et le type de ligne, donc là je pense que la cadence n'est pas assez élevée pour que le village soit considéré comme étant desservi par les transports publics.



CC : D'accord. Ça serait intéressant de voir combien il y a de bus dans la journée, parce-que je pensais quand même…

En fait ils considèrent que s'il y en a moins de un par heure, c'est pas desservi en transports publics.

CC : Ah ouais, alors, à ce moment-là, ok. Ouais, mais alors on ne sera jamais considéré comme desservi, il ne peut pas y en avoir plus qu'un par heure quand même. Non, ce n'est quand même pas concevable. Là, si on regarde, il y en a un par exemple à 5h35, un à 6h35, 7h05, 7h35, 8h35. Après, voilà, c'est les heures où les gens vont travailler. Après il n'y a plus rien jusqu'à 11h05, 12h35, 15h05, 17h05, 17h35. Il y en a quand même pas mal je trouve, il me semblait pas qu'il en passait tant d'ailleurs. J'ai pas regardé si c'est par rapport aux jours, j'ai pas regardé les symboles. Mais il me semble qu'il y en a quand même pas mal, on se demande pourquoi on ne le prend pas, même.

Moi j'ai regardé pour venir en transports publics, c'était compliqué.

CC : Ben oui, parce-que tu viens dans les heures creuses. C'est sûr. Le problème, c'est l'après-midi. Tu vois là, par exemple, il y en qu'un à 15h17, si je suis sur la bonne ligne, qui remontrait sur Saignelégier. Mais c'est sûr, pour venir, à 14 h, même 13h30, ça n'aurait pas changé. Parce-que tu es venu comment alors finalement ?

En voiture.

CC : Ouais, c'est sûr qu'à ces heures-là, pour pouvoir être satisfait, il faudrait venir le matin plutôt. Et puis même, entre 8h35 et 11h05, il y a plus rien. C'est là le problème, ils sont vraiment aux heures où les gens vont ou reviennent du travail en fait. Et puis même en début d'après-midi, c'est vachement tôt, c'est à 12h47. Puis après, il y en a plus jusqu'à 15h17. Ouais, c'est la période creuse, disons entre 9 h et 16 h, en gros. Ça pose peut-être problème parce-que, pour les gens qui voudraient aller faire leurs courses ou se déplacer, il y en a pas, c'est vite vu. Moi j'aurais pas d'excuse, je pourrais très bien pour aller bosser le prendre le bus, je pourrais, il y en a. Après, je serais quand même embêtée pour rentrer, si je veux rentrer dîner, je pourrais pas. Ca vaudrait pas la peine. Puis pour rentrer une fois que j'ai fini l'école, ben oui, j'aurais, je pourrais le faire en bus, par exemple. Mais parce-que dans l'enseignement, on finit tôt avec les élèves, on finit des fois tard dans la classe, mais on pourrait. Pour le travail, ça dépend où on va travailler, c'est parce-que je travaille à Montfaucon ça. Après, si tu travailles par exemple aux Breuleux, tu dois encore changer. Tu es toujours sur les Franches, mais c'est quasiment impossible je pense. Si on est sur une ligne ça va, mais si on doit changer c'est… il y a des correspondances des fois, il faut… Parce-que, nous, le Canton… j'ai un mandat, et puis on se retrouve soit à Delémont, soit à Porrentruy. Puis ils avaient dit qu'ils voulaient plus nous payer les transports pour aller travailler, qu'on devait prendre les transports publics pour être payé. J'ai dis ok, je prends le transport public, donc il faut me

payer un remplaçant le matin, que je puisse déjà partir le matin quoi. Parce-qu'on se retrouve à 13h45, je ne peux pas être à 13h45 à Porrentruy sans m'arranger, manquer une leçon de travail, c'est pas possible.

Donc cette faible - ou non accessibilité en transports publics - c'est quand même un constat qui est partagé ?

CC : Ouais. Alors ouais, enfin, voilà.

Et puis, est-ce que tu penses que vous avez une marge de manœuvre à la commune pour faire quelque chose à ce niveau-là ou pas forcément ?

CC : Alors marge de manœuvre, ça veut dire qu'on pourrait avoir le pouvoir d'en demander plus des bus. C'est ça, avoir une marge de manœuvre pour moi.

Oui. Ou est-ce que, je sais pas, est-ce que peut-être que la commune pourrait organiser un transport à la demande qui irait jusqu'à Bollement ou bien mettre à disposition des vélos électriques ?

CC : Des vélos électrique ? Non je pense pas, financièrement je pense que c'est pas possible. Après il pourrait y avoir un encouragement… Un vélo électrique pour aller jusqu'à Bollement, est-ce que ça résout le problème ? Est-ce qu'il y a des trains à Bollement pour éviter ce creux qu'on a ici sur les bus ?

Pendant la journée à Bollement il y en a toutes les heures en tout cas, oui.

CC : Toutes les heures, toute la journée. Ok. Alors après, ouais, de toute façon il faudrait que j'ai un véhicule électrique parce-que pour y aller c'est bien, mais pour revenir c'est moins bien. Après ben voilà la question elle se pose dans un village comme le nôtre, la population est très âgée quand même et je me vois mal les envoyer avec un vélo électrique. Un système de bus pour les conduire… la seule chose qui pourrait y avoir c'est… mais pas de façon officielle, parce-que si on le fait de façon officielle, il faut acheter un bus, il faut la personne disponible qui doit se former pour pouvoir conduire et qu'il faudra rémunérer. Et puis que cette personne qui est rémunérée, qu'il y ait des demandes ou qu'il n'y en est pas, si c'est son job, elle doit être rémunérée quand même. Alors, à ce moment-là, je pense qu'il n'y a pas de marge de manœuvre. Par contre, ce qui pourrait y avoir de nouveau, c'est de faire appel au « bénévolat » des gens. C'est qu'il y ait quelque chose, si vous voulez qu'on vous conduise à Bollement, qu'il y ait des personnes disponibles qui se mettraient à disposition pour conduire la personne à Bollement. Voilà, pourquoi pas. Mais j'ai un peu des doutes, est-ce qu'il y a suffisamment de gens qui ont cette philosophie ? Je ne sais pas. Style Croix-Rouge, ce genre de choses. Mais je pense ça serait intéressant de discuter avec les personnes anti-tout.

En quoi ?

CC : Anti-tout. Anti-éolienne, anti panneau solaire. Est-ce que ces gens-là se mettraient à disposition pour être en accord avec leur, pour être cohérent ? Ça ce serait intéressant. La grande plaie, c'est que les gens ne sont pas cohérents, souvent, entre leur dire et puis leurs actions. Voilà. Mais je ne pense pas qu'en tant que commune, on a ce pouvoir d'organiser quelque chose en direction de Bollement.

Ouais, ok. Donc votre marge de manœuvre est faible. Peut-être aussi, il y a une étude qui a été menée sur 4 agglomérations en France et en Suisse qui montre que les individus sont sensibles à une augmentation de l'offre de transports publics seulement s'ils sont dans une situation défavorable pour l'utilisation de la voiture. Est-ce que tu penses que ce serait souhaitable de mettre en place des mesures de restriction du trafic, par exemple limiter les places de stationnement ou des choses comme ça ?

CC : Moi je trouve que, il y a déjà tellement de choses où on sanctionne, des taxes sur ceci, des taxes sur cela, moi j'ai l'impression que ceux qui seront pénalisés pour ça, c'est justement ceux qui ont déjà des salaires moyens voire moins que moyens, puis qui n'ont pas d'autres possibilités. Et puis ça, je trouve que non. Il me semble avoir entendu que certains employeurs faisaient payer leur place de parc, mais je

trouve que c'est quand même limite, surtout s'ils n'offrent rien d'autre quoi. Mais ouais, les entreprises pourraient justement, certaines le font peut-être, mon père a eu connu ça, l'entreprise avait son bus et faisait la tournée de tous les villages pour aller chercher les travailleurs. Ça c'est bien. Et puis, ben, ce n'est pas gratuit pour l'employeur bien entendu, il paye une sorte d'abonnement, comme il payerait sa benzine, comme il payerait son transport public quoi. Moi je pense que ça, du côté des usines, ça c'est faisable à mon avis. Sans que ça soit forcément coûteux pour eux, puisqu'ils doivent les avoir les ouvriers, ils sont sûrs d'avoir du monde dedans. Enfin, après, il faut encore que les gens le prennent quoi, parce-que toujours ce fameux principe d'indépendance qui est difficile à tuer je pense. Moi mes parents n'avaient pas de voiture, donc c'est vite vu, ils étaient contents.

À St-Brais ?

CC : Non, c'était Vendlincourt. Mais voilà, on est assez bien desservi en Ajoie au niveau des transports publics.

Et puis toujours concernant les résultats de mon enquête, il y a plus de la moitié des gens qui se disent prêts à diminuer leur usage de la voiture. Donc en fait, là c'est ceux qui ne sont pas prêts à diminuer leur usage. Eux, c'est ceux qui seraient prêts mais qui sentent que c'est impossible pour le moment ou trop compliqué.

CC : C'est des réponses de politiciens ça je trouve.

Eux ils se questionnent, mais pour le moment ils ne savent pas vraiment comment le mettre en œuvre. Et puis eux, ils savent déjà comment le mettre en œuvre mais ils ont pas passé le cap en fait. Et puis eux, ils font déjà ce qu'ils peuvent. Comment est-ce que tu penses qu'on pourrait agir sur ces groupes cibles, ceux qui souhaiteraient réduire leur usage de la voiture mais ne le font pas encore ?

CC : Déjà ils disent qu'ils aimeraient réduire, puis qu'ils ne le font pas encore. Mais pourquoi, justement, pourquoi ils ne le font pas ? Pourquoi on ne le fait pas ? Moi, pourquoi je ne le fais pas ? Peut-être qu'il y a des choses qu'on pourrait réduire, penser à l'avance ce qu'on va faire avec nos voitures par exemple. C'est tout bête, si on veut faire des achats, ben on peut prendre déjà plutôt au magasin du village. Parce-que moi je calcule de plus en plus comme ça, c'est un peu plus cher souvent, mais déjà tu peux acheter la quantité dont tu as besoin, et puis tu n'as pas besoin de dépenser de benzine pour y aller. Donc voilà, tu retrouves probablement le prix meilleur marché que t'as au magasin, où tu vas peut-être acheter plus parce qu'il y a plein de choses puis tu dis « je profite, je suis là », mais tu auras acheté plus, tu auras même gaspillé plus parce-qu'au bout du compte, soit tu auras été une fois invité là et puis ce que tu avais dans ton frigo il se gâte, et puis tu as dépensé ta voiture, l'essence plus si on comptait tout l'usure, plus tout ce qu'il faut pour une auto, donc je pense qu'à ce niveau-là, on peut réfléchir mieux. Puis si on doit quand même aller dans un supermarché ou autre pour faire des achats parce-qu'il nous faut des trucs de bricolage ou comme ça, c'est faire sa liste pour éviter d'oublier quelque chose qui nous pousse à y retourner la semaine d'après par exemple. Ça c'est des choses simples qu'on pourrait mettre en place individuellement, facilement. Je pense, si on veut réduire, c'est déjà… parce qu'on voudrait toujours que ce soit les autres qui fassent pour nous, mais je pense qu'il faut que chacun se dise déjà « moi, qu'est-ce que je peux faire pour diminuer l'usage de la voiture ? ». Si c'est pour aller travailler, ben ça effectivement, je peux pas vraiment. Mais il y a le pas vraiment, comme moi je te dis je pourrais quand même le prendre ce bus. Mais est-ce que je vais le faire ? Ben non parce-qu'après il faut transporter les affaires… mais c'est un peu des fausses excuses des fois quand même, ça je le reconnais. Mais où j'essaye de faire attention, c'est justement ne pas uniquement prendre la voiture pour le plaisir de prendre la voiture quoi. Avoir un objectif avec. Pas rouler parce-que j'aime conduire par exemple. Et puis après, c'est peut-être d'offrir, effectivement, certains disent, « mais c'est trop cher », voilà par exemple une personne qui va faire ses courses à Saigne qui prend le bus, si elle doit déjà payer 10 francs peut-être

plus, je ne sais pas même combien, c'est cher ! Une personne qui est à la retraite par exemple. Parce-qu'il faut qu'elle y aille plusieurs fois par semaine, ou comme ça, quand on doit calculer pour joindre les deux bouts à la fin du mois, tout compte. Parce-qu'ils ont quand même une voiture, il la faut pour faire d'autres choses, c'est pas comme si on pouvait s'en priver complètement. Là t'as quand même les frais de la voiture. Limiter l'usage de la voiture, il faudrait presque réussir à dire « Comment je pourrais faire pour ne pas avoir de voiture ? ». Mais alors ça, en milieu rural, c'est difficile.

Ou bien en avoir une pour plusieurs personnes justement.

CC : Ou bien en avoir une pour plusieurs personnes. Mais alors ça, c'est encore une autre approche de… une pour plusieurs personnes. Alors déjà que dans chaque famille, il y en ait déjà pas trois par exemple pour commencer, plutôt que de dire une avec tous les voisins autour. Déjà quand on voit que dans les familles, il y en a des fois… il y a celles des enfants, chaque enfant à la sienne, les parents des fois, ils en ont deux pour ne pas dire trois certaines fois. Là alors il y a quand même de quoi se poser des questions. Tu me diras, elles sont pas toutes utilisées en même temps, elles ont les plaques interchangeables.

Ouais… Mais, donc là, tu as l'impression qu'en tant que commune, il n'y a pas non plus de marge de manœuvre forcément ?

CC : Moi, je n'ai pas l'impression, non. Je ne sais pas ce que disent les autres, mais, moi, je me place pour une commune comme la nôtre, petite, on est 220 habitants tu vois, puis peu de moyens financiers. Donc même quand on veut faire une cabane forestière, il faut qu'on réfléchisse à deux fois.

Ouais, ok. J'ai encore deux petites questions concernant la gouvernance. Il y a plusieurs initiatives de mobilité alternative à voiture qui ont été lancées par des privés dans les F.-M., enfin il y a des vélos en libre-service qui vont être lancés bientôt par JoliatCycles à Courtételle et puis les Noctambus aussi, de base, c'était l'initative d'un pricé. À ton avis, comment est-ce qu'on pourrait expliquer cette dynamique ? Pourquoi est-ce que c'est des privés qui lancent ça plutôt que le public ?

CC : Ça c'est une colle. Si ce n'est que, si tu lances ça dans le cadre du Conseil par exemple, c'est des fois l'initiative… 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 et puis après, oui, ce serait intéressant de voir si une fois on lançait un truc comme ça, comment on est suivi pour une aide financière par exemple. Parce-que la personne qui a lancé le Noctambus, elle a financé ça comment ?

Je crois que c'était son propre véhicule, mais je ne sais pas exactement.

CC : Alors, c'est… tu parles de quelqu'un, d'un convaincu, qu'est bénévole, qui a lancé une initiative qui lui tenait à cœur et puis il a été suivi, mais dans le cadre d'une commune, je pense que partir d'un service gratuit que la collectivité met en place, difficile à imaginer. En devant faire face obligatoirement à ceux qui diront « ouais génial » et ceux qui diront « ils ont pas leurs sous à mettre ailleurs ? ». Mais c'est vrai que c'est des services, c'est vraiment super quoi, ça c'est certain. Tout comme, c'est épisodique, mais comme nez-rouge quoi, ce genre de choses. Bon c'est lié il y a la consommation d'alcool, mais c'est pas uniquement lié, tandis que Noctambus, il n'y a pas besoin, c'est parce qu'on est coincé, on fait appel à Noctambus. Mais il dessert toutes les communes quand même ?

Oui oui, je crois.

CC : Parce-que les communes versent quelque chose maintenant ?

Oui.

CC : Donc il dessert les communes qui versent quelque chose je pense.

Mais il me semble qu'il va vraiment partout, à la Courtine aussi. Bon après je pense qu'il descend pas à Soubey.

CC : Ouais voilà.

Et puis dernière petite question, le Parc du Doubs se dote d'une compétence mobilité depuis le début de l'année. Selon toi, quel est le rôle que le Parc devrait ou pourrait jouer pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables dans les F.-M. ?

CC : Alors ouais, je suis représentante de la Commune au Parc du Doubs. Ça fait déjà un moment qu'ils se positionnent aussi sur la mobilité douce du côté du Doubs. Maintenant, quel est le rôle qu'ils auront, je ne sais pas. Ils ont pas vraiment le pouvoir d'obliger qui que ce soit à faire quoi que ce soit. Et puis est-ce que le Parc du Doubs a le… ouais je pense qu'ils peuvent avoir une marge financière dans les différents projets qui sont subventionnés par la Confédération et autres, dans les différents sujets mis en place. Mais comment ils veulent mettre ça en place concrètement ? Je sais pas. Ils peuvent avoir un rôle à jouer, parce-que c'est quand même une reconnaissance qu'ils ont de la part du Canton, de la part de la Confédération. Puis ils peuvent avoir des propositions à faire en tout cas. Puis ils s'offrent les moyens financiers de par le budget qu'il y a, et puis c'est en accord avec la philosophie générale du Parc du Doubs, donc ils n'ont pas à combattre des opinions contraires ou comme ça. Maintenant pour réellement faire changer les choses, eux je pense pas qu'ils peuvent vraiment créer le moyen de transport idéal pour que ce soit favorable, mais ils peuvent au moins faire réfléchir. Alors, c'est, je ne sais pas exactement. Il ne me semble pas qu'on en ait parlé réellement de ça jusqu'à maintenant. Dans le cadre du Parc du Doubs, il y a beaucoup de choses qui se font de par la nature des choses concrètes, des murs en pierre sèche, toutes ces choses-là, des activités qui sont proposées, même des randonnées, des choses comme ça. Après pour les plantes, pour éviter l'invasion des plantes néfastes, il y a plein de choses qui se font. Maintenant, au niveau des agissements concrets pour la mobilité au sein des F.-M., alors ça, je ne sais pas comment ils peuvent se donner la possibilité de faire quelque chose de concret je veux dire, de réfléchir oui, on peut tous, mais que ça débouche sur une réalisation. Parce-que les idées qui pourraient émerger de ton travail, pour les mettre en place, je pense que c'est là, le rôle du Parc du Doubs risque de s'arrêter. Je sais pas.

Je sais pas. Mais il y a une personne qui a été embauchée au début de l'année aussi, pour tout ce qui est mobilité et transition.

CC : Ouais, alors là, si ça va dans cette même dynamique, mais c'est toujours la même chose, ils peuvent pas acheter les bus, ils veulent pas pouvoir vraiment financer pour qu'il y ait plus de bus

Bon il y a des parcs qui l'ont fait. Enfin, plutôt pour des lignes touristiques.

CC : Ouais. Ben à voir. De toute façon, je pense que c'est leur rôle d'y réfléchir et d'étudier des possibilités, ça c'est sûr.

Merci beaucoup. Tu as quelque chose à rajouter ?

CC : Non, je ne crois pas. Non, non, c'est tout.

Entretien avec David Asséo, Délégué aux transports et Chef de la section Mobilité et transports du Canton du Jura

5 mai 2025, Delémont

Introduction.

Du coup, pour commencer, en tant que Chef de la section Mobilité et transports du Canton, quel rôle vous jouez dans la mobilité aux F.-M. ?

DA : Alors ce n'est pas un rôle spécifique au F.-M., c'est un rôle cantonal, c'est-à-dire que la section est en charge de plusieurs éléments liés à la politique de mobilité. Alors au cœur de métier, traditionnellement, c'est la planification et ce qu'on appelle la commande de l'offre de transports publics, réalisée en collaboration avec la Confédération, et puis, vu la particularité géographique des F.-M., en collaboration étroite avec les cantons voisins en particuliers, Berne et Neuchâtel. Et la Confédération évidemment, je l'ai citée, elle finance en général pour les transports publics en moyenne, on dira le 74 % du financement des transports publics, c'est-à-dire après déduction des contributions des utilisateurs eux-mêmes. Donc c'est un acteur important et, aux F.-M, sur les lignes qui sont là, on a à peu près... le gros morceau c'est quand même le Jura, après le canton de Berne, après le canton de Neuchâtel. Donc ça c'est un des cœurs de la mobilité, donc la planification à court terme, moyen terme et long terme. La section a aussi des compétences en matière de stationnement, donc à travers l'application des dispositions légales, quand il se crée des nouveaux bâtiments ou des nouvelles zones, il y a des dispositions qui – contrairement à ce qui se passait il y a quelques années, regardent de manière plus stricte l'application des dispositions nationales visant à avoir finalement une adéquation de l'offre en stationnement par rapport aux besoins, qui tient compte aussi par exemple des autres possibilités de se rendre sur son lieu travail, ou d'habiter un endroit, uniquement sans voiture individuelle. Donc éviter qu'on ait trois places de stationnement par appartement. Donc ça c'est un élément qui est un peu nouveau dans les politiques de stationnement. Et puis sinon, on a encore deux autres aspects qui peuvent concerner les F.-M. : la gestion des réseaux de mobilité douce, alors qu'ont une vocation, je dirais essentiellement plutôt tourisme - loisirs dans ce cas. C'est par exemple le Canton qui assure, par un mandat de prestation, le maintien des réseaux pédestres, donc les réseaux jaunes, qui sont assurés physiquement par Jura Rando, qui est à la fois une association de bénévoles, mais en même temps qui a un mandat de prestation de l'État pour maintenir ce réseau. C'est la même chose pour le réseau VTT. Et puis on a également ce qu'on appelle le PSIC, c'est-à-dire le plan sectoriel des itinéraires cyclables, qui concerne le réseau cyclable, aussi avec une orientation actuellement qui est même très fortement loisirs - tourisme, mais sur lequel l'accent va se mettre encore plus ces prochaines années sur la vie quotidienne, déplacements plus pendulaires, en lien en particulier avec les votes constitutionnels fédérales et puis ensuite la Loi fédérale sur les itinéraires cyclables, qui ont un peu réorienté les éléments dans ce domaine. Et puis, mobilité, on a encore, à cheval sur les transports publics et sur les autres mobilités, depuis quelques années, on a mis l'accent, même si on n'a pas de gros moyens, pour la promotion de la mobilité intermodale en particulier sur le lieu de travail. Donc ça rejoint le développement des transports publics, ça peut rejoindre le stationnement mais ça rejoint aussi évidemment des promotions autres comme le covoiturage ou d'autres moyens, les bus d'entreprises, pour essayer finalement d'avoir une utilisation plus parcimonieuse du sol, aussi de décharger les routes, y compris aux F.-M. qui sont quand même chargées, et puis avoir un bilan environnemental qui soit meilleur. On a toujours la particularité du Canton du Jura, c'est qu'il est en frontière, avec plusieurs kilomètres de frontières nationales, avec des flux très importants frontaliers, et puis avec évidemment des prises beaucoup plus faibles sur l'organisation à partir du moment que la frontière est passée en particulier avec la quasi absence de ligne de transports publics, ou l'absence si je prends aux F.-M. Ça me revient de temps en temps, c'est peut-

être venu dans le sondage, même si j'imagine que c'est plutôt des gens qui habitent les F.-M. qui y ont répondu. Là, avec le fait qu'il y ait une frontière, il y a une frontière donc quelque part, les flux passent par là. Voilà pour les éléments de tâches du service. On a encore peut-être ajouté un élément, c'est que dans la section on s'occupe également de la supervision, mais des fois aussi d'intervention, dans le domaine du transport scolaire. Donc ça concerne aussi une partie de la mobilité. C'est une tâche des commissions d'école, mais les choses sont vérifiées ici. C'était un choix politique qui a été fait il y a une quinzaine d'années d'avoir dans ma section le transport scolaire, qui était avant au service de l'enseignement. C'est aussi pour avoir une cohérence en matière de mobilité, éviter d'avoir un réseau de transports publics et un réseau transport scolaire en parallèle. Il y a des offres qui existent mais on essaie de coordonner les choses, et puis c'est aussi un point de mobilité important.

Très bien. Et pour revenir sur le diagnostic des mobilités, comment est-ce que vous pourriez décrire les pratiques de mobilité des habitant-e-s des F.-M. ?

DA : Ben… mal, puisque je compte sur vous pour m'en dire plus. Non mais, c'est une des difficultés qu'on a, de façon générale en Suisse, mais en particulier dans le Jura, c'est qu'on n'a pas les moyens, je pense, les moyens financiers évidemment, mais les moyens humains également, pour faire un travail de fonds sur la mobilité. Je donne un exemple : tous les cinq ans en moyenne, il a ce qu'on appelle le Microrecensement mobilité et transports. On procède à un sur-échantillonnage, parce qu'à l'échelle nationale, le Jura compte pour environ un peu moins de 400 questionnaires. On en finance, parce-que ça coûte 70 francs par questionnaire supplémentaire, quasiment le double. Enfin, on finance la même quantité pour arriver au double. 400 x 70 francs, ben voilà, on est déjà à 30 000 francs, ce qui est, pour nos budgets, important. Et si on voulait arriver à une représentativité suffisante par sous-région du Canton, ça peut être l'agglomération de Delémont, ça peut être les F.-M., la Haute-Sorne, l'Ajoie, on devrait vraisemblablement tripler le total. Si vous avez, avec le hasard, 30 ou 50 questionnaires pour les F.-M., vous n'allez pas en dire grand-chose, hein. On peut pas dire les personnes de plus de 50 ans, de sexes féminins habitant les F.-M. et n'ayant que deux voitures à la maison, qu'est-ce qu'ils font ? Statistiquement, vous n'arrivez pas du tout à faire quelque chose avec ça. Donc ça veut dire, clairement, qu'on a une très mauvaise connaissance des F.-M. Ce qu'on sait, c'est que les localités importantes sont extérieures aux F.-M. En particulier, je dirais qu'un peu comme ailleurs dans le Jura, on a des Français qui viennent travailler dans les F.-M, dans le district de Delémont et dans le district de Porrentruy, puis les habitants du district des F.-M., respectivement du district de Delémont et de Porrentruy, qui vont travailler à l'extérieur, en particulier vers Bienne, vers Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, et au-delà, je pense vers Berne en particulier. Donc on a une mauvaise connaissance de ce qui se passe. Les données de transports publics montrent une utilisation qui existe, mais qui est relativement... Pour les gens qui vont à l'extérieur, une part modale qui existe quand même, parce que les gens ne seraient pas dans les grandes villes, mais pour les déplacements internes ou je dirais de proximité aux F.-M., quand je dis interne, voilà je vais en direction de Tavannes, Tramelan, quelque part on est aussi dans l'espace concerné, où l'automobile est quand même importante. On a des flux, je pense, relativement... Je ne connais pas les parts modales, mais je peux imaginer qu'elles sont sensiblement plus faibles qu'ailleurs. C'est toujours un peu ambigu, ces parts modales en kilomètres. Elles peuvent donner des bons résultats parce-que les gens font beaucoup de kilomètres en transports publics, en train en particulier, on peut vite arriver à 80 km alors que quelqu'un qui se déplace plus localement, peut-être qu'il va le faire dans un rayon de 15 km. Des fois ça nous aide un tout petit peu, ce genre de situation. Quand on va à Bâle depuis le Jura, on y va plus en train qu'en voiture, il y a plus de distance, mais voilà, c'est qu'une partie des déplacements. Voilà. Je pense qu'il a un potentiel d'amélioration de l'utilisation d'autres mobilités. Mobilité douce, sur la courte distance, c'est plus difficile, c'est-à-dire intra-localité. Parce-que plus les localités sont petites, plus on remarque que la part des déplacements à courte distance peut être importante. Dans une grande ville, n'auriez pas idée de prendre votre voiture pour faire 900 m. Dans une plus petite localité, ça se fait

plus souvent que souhaité et puis qu'on peut le penser. Mais je suis très intéressé par vous entendre, vous lire sur le sujet, voire s'il y a des choses un peu surprenantes, décoiffantes qui résultent de votre analyse. Aux F.-M., on a deux acteurs principaux en termes de mobilité par les transports publics : c'est les Chemins de fer de Jura et dans une mesure plus importante depuis peu, CarPostal. Je constate peu d'éléments très poussé en matière d'analyse de la clientèle existante, respectivement en matière de projet ou de développement. Déjà entre CarPostal et CJ on ne se parle pas beaucoup, alors qu'on devrait le faire parce qu'on exploite finalement des tronçons quasiment communs. Et puis, on y viendra peut-être plus tard mais, 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. On l'a constaté, c'est un peu contre-intuitif, à partir du moment où vous mettez une offre continue de qualité, vous avez un effet quantitatif important qui se passe. On a eu 2-3 cas qui remontent déjà à quelques années, à plus d'une dizaine d'années pour certains, où en bus ou en train, à partir du moment où on a mis de l'offre supplémentaire aux heures creuses, on a déclenché une progression très forte de la fréquentation. Et aux F.-M., je crois beaucoup à aller dans cette direction-là. Je ne suis pas sûr que beaucoup aient la même analyse.

Ouais. Parce qu'en milieux peu denses, il y a plus la problématique de la rentabilité économique.

DA : Oui, alors la problématique de la rentabilité économique c'est une chose. Ceci dit, vous savez, le reste du Jura, vu de l'extérieur du canton, du Plateau Suisse, j'ai envie de dire... Delémont, Porrentruy, c'est pas non plus vu comme le centre d'une métropole. On a souvent cette image-là aussi de fréquentation qui est faible. Et les F.-M., oui, il y a 10'000 habitants. Ceci dit, il y a quand même quelques localités avec une concentration plus importante de personnes. Saigne, Le Noirmont, Les Breuleux déjà. C'est pas 20'000 habitants, mais c'est autour des 2'000 pour certaines, Les Bois un peu plus bas et puis après ça va sur Chaux-de-Fonds, et puis après Tramelan aussi, un peu différent. Il y a quand même des minima qui ne pas totalement négligeables.

Ok. Mais donc pour vous ce serait faisable d'augmenter la cadence des transports publics ?

DA : Oui, pour moi c'est... Je vais vous montrer quelque chose. C'est un extrait d'exposé. Ça c'est l'Ajoie, au niveau bus. Le train ne figure pas là-dessus. Ce qui s'est passé, il y a maintenant plus d'une dizaine d'années, on avait du transport à la demande, donc c'est les PubliCar, et puis pour des raisons de coûts en particulier, mais pas seulement, on l'a supprimé et puis on a complété presque partout l'offre aux heures creuses. C'est ce qu'on a fait entre 2011 et 2012. Après il a eu d'autres améliorations qui expliquent aussi d'autres évolutions mais voilà. On a fait avec une certaine continuité. Financièrement, ce n'était pas inintéressant parce-que le PubliCar nous coûtais extrêmement cher et puis on avait un double matériel. On avait des grands bus voire des bus articulés qui circulaient aux heures de pointe, qui étaient rentrés au dépôt le matin à 8h30, ressortis à 11h30 ou midi, rerentrés vers 13h30, ressortis vers 16h. Et puis entre deux, on avait des mini-bus qui faisaient office de bus à demande. Et vous aviez, dans une journée, cinq ou six horaires différents. Pour la perception qu'en avait la population, c'est très difficile. Donc on avait mis ça. Et vous voyez le résultat... là il faut rajouter environ 20'000 passagers qui étaient dans les bus à la demande, qu'on a évidemment perdus, mais vous voyez le chiffre. Puis l'Ajoie, on peut pas dire que c'est d'un dynamisme énorme. Puis après on a fait d'autres améliorations,

on a un peu complété aux heures de pointe, avec une amélioration de l'offre, en particulier en 2016. Mais vous voyez, en 2024, on était à 900'000 voyages, on était à 400'000 en 2011. Puis, entre deux, la population de l'Ajoie n'a pas cru. C'est quand même intéressant de voir ce qui s'est passé. Aux heures creuses, ici, on a introduit de l'offre. On l'a aussi fait sur des lignes ferroviaires avec des résultats assez spectaculaires. Après il y a d'autres choses qui se sont passées, qui ont « alimenté » la fréquentation. Donc, tout ça pour dire que si on regarde les localités, Porrentruy mise à part qui fait un peu moins de 7'000 habitants, si vous regardez la taille des localités desservies par les bus en Ajoie, elles ne sont pas de nature plus importante que celles qu'on peut trouver aux F.-M. Là, le centre, on a aussi aux F.-M. des centres importants qui sont finalement hors canton, en périphérie des F.-M. On pense évidemment à Chaux-de-Fonds à l'ouest, puis au sud, Bienne, Tavannes, Tramelan. Bon, je ne suis pas sûr que les Francs-Montagnards fassent beaucoup de choses à Tramelan ou à Tavannes, mais bon. Et puis une partie des F.-M. sont un peu tournés vers la Vallée, la partie nord-est. Voilà, donc tout ça pour dire que oui, il y a effectivement 10'000 habitants, pas 50'000, oui il y a des distances importantes, mais il n'y a pas 50 villages avec 200 habitants, il y a plutôt quelques localités de 2'000-1'500 habitants et qui peuvent imaginer un potentiel, d'autant plus qu'une partie d'entre eux travaillent à l'extérieur du canton ou peut-être, la partie vers Chaux-de-Fonds, on a aussi des personnes qui sont … un effet d'étalement autour de Chaux-de-Fonds, donc des Neuchâtelois finalement qui viennent habiter le Canton. Neuchâtelois au sens où leur centre d'activité est plutôt de l'autre côté de la frontière cantonale. Voilà donc c'est mon sentiment, ma perception.

J'ai entendu dire que c'était plutôt actuellement la tendance inverse, c'est-à-dire à presque vouloir diminuer la fréquence des lignes de transports publics avec certaines restrictions budgétaires…

DA : C'est contrasté. Vous verrez le détail dans 15 jours. On va publier dans 15 jours la mise en consultation de l'horaire 2026. Ce n'est pas encore l'horaire automatiquement définitif, il y a encore des validations mais... on a suffisamment travaillé dessus pour penser que… on a fait un travail conséquent. C'est contrasté dans la mesure où, effectivement, il a une pression financière qui est forte tant de la Confédération que au niveau cantonal, ce qui fait que pour l'année 2026, on aura à l'échelle cantonale un renforcement de l'offre ferroviaire, globalement, et puis une pression accrue et donc des baisses ici ou là sur l'offre de bus. Alors là, mon propos en général. Si vous voulez plus particulièrement sur les F.-M., c'est une région sur laquelle pour 2026 aujourd'hui on est plutôt dans le statu quo par rapport à 2025. Au niveau des lignes de bus étant… Ailleurs, on a une pression de la Confédération pour l'application de critères qui lie la demande effective sur une ligne de bus et puis le nombre d'allers-retours qu'on offre. Il y a le taux de couverture, le côté financier, mais également un lien qui est fait entre les deux types d'indicateurs : le nombre de passagers sur une ligne et puis l'offre sur celle-ci. Alors, c'est encore plus compliqué parce-qu'on parle par tronçons qui sont à plus d'1,5 km d'une gare importante, sur lesquels il a des correspondances, on exclut comme ça les transports, je dirais, de périphérie de localité ou de proximité qui sont souvent les plus importantes. Et puis, cette application de ces critères ainsi que les taux de couverture minima, malgré un effort financier du Canton, va se traduire par une baisse globalement de 15 % de l'offre de bus sur le territoire cantonal. Ça c'est globalement, parce qu'il des endroits sur lesquels on ne bouge pas, que déjà les critères sont respectés, parce-que si le potentiel vous paraît plus important, puis là, on va peut-être couper des morceaux de ligne. Là, sur les F.-M., ces critères sont globalement aujourd'hui respectés simplement parce-que l'offre y est relativement faible. Donc, ça veut dire qu'on ne pas trop toucher sur l'offre de bus aujourd'hui. Sur l'offre ferroviaire, notre intention était plutôt d'augmenter, aussi dans le sens de ce que ce que je viens de dire avant sur la demi-heure. La question est comment le faire en maintenant des coûts pour les CJ qui permettent de rester au-dessus de la barre, qui est dans le cas ferroviaire à 20 %, c'est-à-dire que les recettes des voyageurs doivent couvrir au moins 20 % des coûts. C'est un peu la quadrature du cercle, comment améliorer les choses sans détériorer les indicateurs principaux qui sont killers. Si on est en-

dessous, la Confédération peut arrêter de financer totalement. Comme elle finance aujourd'hui à hauteur de 74% et que le Canton de Jura n'est pas le Canton de Zoug, ça pose d'immenses problèmes. De l'autre côté, c'est l'analyse que l'on fait ici, c'est que le ferroviaire a des coûts fixes importants. Le constat que j'ai fait là, qu'on fait ailleurs sur d'autres lignes ferroviaires, montre clairement que même sans progression de la population, à partir du moment où vous avez une offre qui peut être considérée comme crédible, lisible, compréhensible, suffisamment large en amplitude pour couvrir aussi la souplesse ou la nécessité de flexibilité que la population et les utilisateurs demandent, alors vous pouvez déclencher un transfert modal, l'augmentation de l'utilisation des transports publics. Et en tout cas mon analyse c'est que, stratégiquement, à moyen et long terme, si on ne va pas en direction d'une augmentation de l'offre permettant justement d'atteindre cette masse critique intéressante pour la population, vous aurez de plus en plus une situation où vos coûts vont continuer à progresser parce que le matériel roulant est plus cher qu'avant, que les salaires ont pas baissé, parce que les exigences techniques tendent à plutôt à augmenter, et puis, comme vous n'arrivez pas à générer de la clientèle avec l'offre existante suffisamment, vous aurez une stagnation au mieux des recettes et donc un ciseau qui va s'ouvrir et qui va conduire à rentrer non seulement dans les zones critiques mais dans les zones quasiment mortelles, et donc à avoir à l'avenir une suppression totale de l'offre. Donc je crois plutôt à une sortie par le haut pour ça. C'est l'analyse que je fais, mais c'est clair qu'il faut la partager, puis il faut trouver les modalités permettant de lancer l'offre au départ. Après, les éléments de mobilité douce, oui, ils sont possibles, mais ils sont limités. Ils ne sont pas valables toute l'année. On se déplace à vélo, mais je ne suis pas sûr qu'on se déplace au mois de février à vélo, comme on se déplacerait éventuellement au mois de juillet.

Ok oui. Et donc, les distances parcourues par jour et par personne ont considérablement augmenté ces dernières années en Suisse, et en Europe. Selon vous, est-ce qu'il serait possible et souhaitable de faire « machine-arrière » et de diminuer ces distances parcourues ?

DA : Alors, en théorie, comme ça, on dirait bah oui, si on fait 50 km, on en fait plus que 30, bah oui voilà, c'est a priori du temps, des dépenses, une atteinte à l'environnement, tout ce que vous voulez. Maintenant, qu'est que ça veut dire concrètement ? Du point de vue cantonal du Jura, ça veut dire quoi ? Sachant qu'une partie des habitants, ils font plus de kilomètres pourquoi ? C'est parce qu'ils vont travailler plus loin. Bon, il y a les loisirs qu'ont augmenté, on bouge aussi un peu plus dans tous les sens, facilement. C'est deux types déjà d'éléments qui expliquent. Donc si je regarde déjà le premier, les motifs pendulaires, qui alors ne sont plus majoritaires en tant que tels mais qui sont déterminants. Si on disait les jeunes doivent faire moins de kilomètres donc être plus près de leur lieu de travail ou de formation, ça voudrait dire qu'on devrait dire à des Jurassiens : « Quittez le Jura, puis allez vous installer à ... près de votre emploi … à Bienne, à Neuch, à Bâle ». Alors bon... on tient plutôt le discours contraire : « Venez vous installer dans le Jura ». Voilà, ça serait contradictoire. De l'autre côté, on augmenterait aussi vraisemblablement, globalement, les concentration, comme on se retrouve aujourd'hui hein, j'étais l'autre jour à Renens, les tours poussent, les concentrations augmentent, avec aussi des effets environnementaux qui ne sont pas totalement négligeables. Donc oui une densification, mais souvent c'est pour les autres et pas pour soi. Donc ça, ça peut poser ces problèmes-là. Ensuite, moins se déplacer dans tous les sens, oui. Maintenant, comment le faire ? Dans le Jura, tout ne se trouve pas au même endroit. Vous habitez où, si je ne suis pas indiscret ?

J'ai une colocation à Neuchâtel, mais je suis également sur Saignelégier.

DA : Vous voyez aussi, maintenant votre mobilité quotidienne, arrivez à la qualifier comment ?

Je fais pas mal de kilomètres quand même. Mais … plutôt en train.

DA : C'est bien, c'est ce que je fais aussi. C'est pas toujours évident, il faut anticiper et on est aussi dans un monde où la voiture individuelle, alors c'est pas toujours le cas, mais est souvent vue comme la

réponse la plus facile à l'improvisation de dernière minute. Parce-que les autres demandent aussi une certaine planification. Vous avez des rendez-vous avec les trains, ben vous devez vous arranger pour « négocier » votre rendez-vous en fonction de votre heure d'arrivée, soit l'avancer, soit le retarder… Donc ça demande un effort aussi anticipateur. C'est une contrainte supplémentaire. C'est aussi pour ça que ça bouge dans tous les sens, c'est pas rationnel du tout du point de vue du coût économique, mais du point de vue de la facilité, parce que l'homme est un animal paresseux par nature, … Ce n'est pas seulement sur des éléments rationnels que vous aurez une chance de réfléchir à une évolution de la mobilité. Il y a beaucoup de choses qui sont de l'ordre de la perception, du comportement. Je dirais que la psychologie apporte autant dans le domaine que la technicité pure d'ingénieur.

Oui, ok. Et puis, plusieurs études ont démontré l'importance de proposer un bouquet d'offres alternatives à la voiture individuelle pour diminuer l'usage de la voiture en milieu rural. Selon vous, c'est quoi les solutions de mobilité qui seraient les plus pertinentes aux F.-M. ?

DA : Déjà, de pouvoir se déplacer à l'intérieur, sur des distances relativement courtes, de manière agréable, sécurisée, ça c'est une condition qui existe. La deuxième, c'est de... L'offre en transport public, structurante, qui soit plus présente, je dirais à la demi-heure, comme un élément crédible permettant de faire rentrer une autre mobilité dans le champ du possible. Ensuite, je pense pour une partie des personnes, c'est toujours la sécurité. Donc l'alternative c'est que, bon les transports publics sont améliorés, hypothèse, je peux faire ce déplacement, mais il a des déplacements plus exceptionnels que je ne peux pas faire en transports publics. Et si je dois acheter absolument et dimensionner ma voiture individuelle, une ou deux par ménage, comme cela est fréquent, par personne adulte, même si objectivement c'est indispensable que quelques fois par semaine, par mois, vous allez avoir à ce moment-là tous les signaux pour l'utiliser, je dirais, au quotidien. Ce que je dis souvent, c'est que c'est l'exceptionnel qui détermine l'ordinaire. J'ai deux exemples. Le premier c'est toute l'affaire avec les bus de nuit, parce-que quand on posait la question « Mais pourquoi vous n'utilisez pas les transports publics ? » à des jeunes adultes, ils réfléchissaient un moment, et puis ils disaient : « J'en ai besoin pour sortir le samedi soir ou le vendredi soir ». Alors oui, c'était, si on regarde sur l'année, les mobilités, c'était, je ne veux pas dire des bêtises, mais c'est peut-être... une trentaine de mouvements par année. Bon, il y en a qui sortent tous les vendredis et les samedis soirs, mais bon, c'est pas automatiquement tout le monde. Et puis, les déplacements quotidiens pour aller au lieu de formation et de travail, eux, si on parle de gens à 100%, bah en gros ça fait 500 déplacements par année. Donc vous avez 500 déplacements que ces personnes-là pouvaient faire en transports publics, la journée, puis vous en avez une trentaine qui était là, quasiment déterminant pour le choix modal. Parce-que dès qu'on a la voiture devant chez soi, on va l'utiliser sans exception. Ça c'est un point. Le deuxième, et puis c'est aussi lié à ça, c'est la multimodalité de deux manières. Il y a l'espace et le temps, dans les besoins de déplacement. Le temps, c'est quoi ? J'utilise tous les jours les transports publics, mais le samedi, j'ai besoin de la voiture pour me déplacer. Là, c'est un peu l'exemple que je donnais avec ce Noctambus, ces bus de nuit, c'est-à-dire si j'ai besoin là, quelles solutions j'ai pour ça. Alors ici, par exemple, une des solutions pour moi, même dans une région plus rurale, c'est offrir, mettre en place de l'autopartage. En disant, voilà, oui vous pouvez prendre les transports publics, mais on sait que, soit parce-que vous avez besoin d'un plus gros véhicule, souvent on dimensionne, « oui j'ai un break, oui parce que je déménage la grand-mère tous les 36 du mois, mais ce jour-là j'ai vraiment besoin d'avoir le coffre » ou « on part en vacances ». Ouais mais on part pas tous les jours en vacances, malheureusement. Donc il y a ça. Donc ici, vous avez une possibilité avec cette multimodalité. Alors, c'est l'urbain ici, mais ça peut être une région rurale. Vous avez les transports publics, vous avez la voiture, vous avez peut-être aussi la possibilité de vous déplacer à bicyclette. Alors, c'est limité dans le temps parce-que c'est peut-être, je ne pas, dimanche et peut-être les mardis parce que je finis un peu plus tôt, mais à la belle saison parce-que sinon il fait nuit, enfin je sais pas. Et puis vous avez le deuxième élément, qui est lui aussi assez

classique, c'est la chaîne de transport, je dirais, dans l'espace, dans une continuité. Si vous habitez point A, au point B vous pouvez y aller en transports publics, mais le dernier petit bout qui fait même deux kilomètres ici, il y a pas d'autre solution, vous allez certainement faire votre... laisser tombé ça même si quantitativement, on dit voilà il y a maintenant 15 km en transports publics, il y a 1,5 km sur lequel j'ai pas de solution, donc le problème il est sur 1,5 km. Mais non il est pas sur 1,5 km, parce-que vos 1,5 km ils vont déterminer vos 15 km que vous avez fait avant, donc, finalement, en résolvant 1,5 km vous pouvez faire un transfert modal et là vous pouvez le quantifier. Donc ce genre de réflexion, à mon sens, elle est valable quelle que soit la densité de population. Certaines sont plus faciles à mettre en œuvre, plus évidentes. Mais on arrive quand même, si je regarde la Suisse par rapport à la France, ce qu'on trouve dans des localités de 5'000 habitants ou 10'000 habitants comme offres alternatives en Suisse, en France, ils l'ont à partir de 30'000. On peut aussi jouer avec ça. Donc l'autopartage, moi je pense que c'est un élément qui permet aussi d'offrir cette souplesse de mobilité en complément. Après, on a organisé aussi des … avec le covoiturage, alors beaucoup pour les transports transfrontaliers parce-que là, nettement, l'offre est quasiment inexistante. Elle est évidemment pas crédible. Je vois mal quelqu'un depuis le Plateau de Maîche descendre à vélo sur le Doubs puis remonter aux Franches derrière. Et puis ça, toute l'année.

Oui en effet. Mais donc pour là, il y avait un dispositif Covoiturage dans l'Arc jurassien…

DA : Alors, il n'est plus soutenu par le Canton en tant que tel, qui avait lancé la démarche, mais les entreprises le pratiquent, les entreprises sont adhérentes. Mais avant c'était l'Administration cantonale qui avait payé le programme d'encouragement, la promotion pour ça. Et puis maintenant, c'est quelque chose qui se fait. Les entreprises ont aussi leur intérêt parce qu'elles ont aussi des soucis de stationnement autour de leurs usines, de la place limitée. Elles ont aussi une responsabilité un peu sociale ou écologique qu'elles peuvent aussi valoriser à travers différents labels qui existent, ou même des fois des exigences de leurs mandats ou de leurs groupes. Et puis, la mobilité, on considère qu'elle compte pour plus d'un tiers de la dépense d'énergie de l'entreprise. Donc c'est pas négligeable. Plus forte dans les bureaux que dans les usines, mais voilà, c'est quand même pas négligeable. Ça c'est quelques éléments. Ensuite, il a des choses qui peuvent être évidemment organisées, qui ne pas spécifiques aux F.-M, c'est les questions des horaires et l'adéquation des transports. On a souvent des transports publics, on a des contraintes qui sont liées aux correspondances, on ne pas bouger le train de 10 minutes comme ça, donc là aussi, ce n'est pas inintéressant que les entreprises introduisent de la souplesse. Certaines l'ont fait, certaines ont mis des plans de mobilité, alors c'est pas aux F.-M., mais en Ajoie, il y a une entreprise qui a même considéré que pour les employés qui viennent à vélo ou en transports publics jusqu'à un certain temps, ils pouvaient valoriser le temps de déplacement comme un temps de travail. Ça c'est chez Arnaud Maître à Vendlincourt. Evidemment, c'est pas massif comme politique, mais c'est déjà pas inintéressant par rapport à ce qui existait il y a quelques années, et aux F.-M., pourquoi pas aussi. Mais en mélangeant cette palette de solutions, covoiturage, autopartage pour les habitants. Pour dire ben voilà, même aux F.-M., dans mon foyer, on n'a plus deux voitures, mais une seule. Par exemple. Ça fait la moitié des coûts en moins quand même.

Et est-ce que là, le Canton il a une marge de manœuvre pour favoriser la pratique de l'autopartage ?

DA : Alors, oui et non. C'est une question, c'est une dépense financière parce qu'on peut faire la promotion, par contre, c'est financier parce-que je connais un peu comment fonctionne Mobility. C'est une entreprise qui, le mot entreprise n'est pas faux, qui n'a pas un programme d'expansion en zone rurale en tant que tel. Donc eux, s'ils viennent à un endroit, ils veulent une certaine garantie sur le chiffre d'affaires qui permet de couvrir les coûts de la voiture, que celle-ci bouge ou ne bouge pas. Donc ils vous diront, oui, écoutez on peut en installer une là, il y a pas un marché énorme, mais on aimerait une garantie de recettes de, je ne sais pas, 10'000 francs par année. Donc vous pouvez, vous, évidemment,

si vous la mettez à disposition de la population générale, il y aura des recettes, mais on aimerait être sûr qu'il y a 10'000 francs, donc vous couvrez la différence. Par exemple, si c'est une administration cantonale, on a eu ça un moment, vous avez une voiture Mobility qui est réservée pour les besoins employés, qui souvent est assez intéressant avec la population générale parce-que, traditionnellement, les voitures Mobility pour des besoins privés étaient beaucoup demandés à partir de la fin de journée et le week-end. Parce-que pour les déplacements, aller acheter un meuble ou je sais pas quoi, et puis ces moments-là, évidemment pour les bureaux, c'est complémentaire puisque les bureaux c'est plutôt en journée puis en semaine. Donc là y a une complémentarité qui faisait, ben voilà ils disaient vous le réservez ok, vous payez pour la réservation quand elle est bloquée, et puis quand elle est ouverte à la population générale, ça fait des rentrées financières et ça rend service aux gens. On pourrait imaginer aux F.-M. au moins d'avoir au Noirmont, à Saigne, aux Breuleux, …

Bon il y en a une au Noirmont.

DA : Oui, il y en a qu'une. Elle est quoi, à la gare ?

À la gare, oui. Et c'est la commune qui la finance.

DA : Ça c'est très bien. Alors, on sait que pour les transports, c'est le paradoxe. Quand on met deux voitures Mobility, l'utilisation globale est supérieure à une seule. C'est contre-intuitif parce qu'on se dit, il y en a deux, donc elles sont deux fois moins utilisées. Non, parce qu'il en a deux, ça veut dire qu'on sait qu'il y a plus de chances de l'avoir à disposition. Parce-que si on le fait au dernier moment. Et puis la mobilité, c'est même chose. Si vous ne pouvez pas compter sur une voiture en autopartage, vous allez en acheter une. Et puis, à partir du moment où vous l'avez acheté, vous allez l'utiliser. Les coûts fixes sont tels que c'est du gaspillage qu'elle reste devant le garage. Par contre, s'il y en a plusieurs, à ce moment-là, pouvez dire, voilà, autopartage, ben dans les Franches, vous pouvez prendre le train, aller dans le village d'après et puis faire votre déplacement en voiture. Ou aussi pour l'utilisation extérieure, vous prenez le train jusqu'à Neuch, à Chaux-de-Fonds, et puis après si vous allez jusqu'à la Brévine pour une raison x y, vous l'avez. Et puis, par rapport à ici, aujourd'hui on a une faiblesse aux F.-M. au niveau des transports publics, également en matière d'amplitude. C'est à dire que l'offre en particulier en soirée, voire le week-end, est plus faible. Alors le week-end, c'est contrebalancé par l'effet touristique. Je ne sais pas si vous avez vu les CJ, ils vous diront qu'ils ont une fréquentation de leur transport assez constante sur l'année, parce-que la période « scolaire », où les gens travaillent plus, et puis les vacances, l'été, ils ont un trafic touristique qui va venir compenser la disparition des besoins scolaires.

Par rapport aux résultats de mon enquête par questionnaire, les Francs-Montagnards se disent plutôt insatisfaits du coût et de la fréquence des transports publics. Et donc, une augmentation des cadences, on en a déjà un petit peu parlé, mais une baisse des tarifs, est-ce que ça serait faisable ?

DA : Non, non. Alors, les tarifs sont un élément qui joue un rôle, on ne pas dire le contraire. Ça joue un rôle, c'est aussi un élément qui permet d'avoir des effets d'annonce. Par contre, fondamentalement, ce n'est pas décisif. Aujourd'hui, si on compare objectivement le coût, par kilomètre total, en voiture individuelle ou en transports publics, grosso modo on est à un coût par kilomètre fait de l'ordre de 2 à 3 fois plus élevé pour la voiture individuelle que pour le transport public. C'est pas comme ça que c'est perçu, et la réalité c'est la perception. C'est pas du tout perçu. Maintenant, l'élément fondamental pour nous, j'ai parlé avant des taux de couverture, l'élément qui fait que les gens utilisent ou non les transports publics, sont pas satisfaits, c'est l'offre. Aux F.-M., je peux diviser par 10 le tarif, si j'ai des trous à l'horaire, si je ne peux pas rentrer le soir après 20h, si les cadences me font rester, si je finis un rendez-vous un peu plus tard que prévu, à Chaux-de-Fonds pendant trois quart d'heure, vous pouvez avoir le tarif que vous voulez, vous n'aurez pas beaucoup plus de monde. Puis, vous n'aurez pas plus de monde, des recettes plus faibles, le taux de couverture va être là, on va rentrer dans une spirale négative. Donc

le tarif est pas l'élément… d'ailleurs, vous avez vu les chiffres que je vous ai donnés sur les bus en Ajoie, alors on a introduit la communauté tarifaire qui a aidé à faire quelque chose, mais en même temps on a amélioré l'offre. Si vous arrivez à donner un signal financier et de l'offre, vous avez une possibilité de démultiplier les choses. Mais le tarif en tant que tel tout seul, non. Je ne pense pas. En plus, on est tenu simplement que, si vous baissez le tarif, les entreprises vont venir à vous dire qu'il faut compenser, et ça avant même que l'année soit passée.

Et est-ce qu'une augmentation des cadences est prévue quand même sur le long terme ?

DA : Oui, oui, ben c'est... Alors, pour les éléments structurants, c'est-à-dire pour nous, l'axe Glovelier – Saignelégier – Chaux-de-Fonds, pour nous, l'intention est d'introduire la cadence à la demi-heure. Alors maintenant, comment on va le faire ? On a, ce que j'expliquais avant, ce matériel roulant ferroviaire qui est cher, des coûts fixes, on travaille aujourd'hui plutôt en direction d'une combinaison train-bus. L'infrastructure ne permet pas de faire la cadence demi-heure ferroviaire partout parce qu'il faut des points de croisement. Et puis c'est une rareté avec les horaires. Donc nous notre objectif serait d'introduire dès 2027, donc ce n'est pas dans 50 ans, mais on travaille dessus, pour moi il n'y aucune décision qui est prise, c'était l'intention pour 2026 ce que je vais dire, mais pour plein de raisons ça sera pas possible en 2026, ce sera introduire en disant prioritairement la demi-heure ferroviaire intégrale du matin jusqu'en début de soirée entre le Noirmont et la Chaux-de-Fonds, et je dirais, si on continue la ligne Saigne – Glovelier, à ce moment-là, pour des questions de parc, de coûts, une combinaison bus – trains. Ça veut dire qu'on aurait une fois par heure, il y aurait des trains de Glovelier à Chaux-de-Fonds, et puis l'autre demi-heure, depuis le Noirmont jusqu'à Glovelier, grosso modo un bus. Parce-qu'on a aussi l'obligation, c'est une difficulté entre Saigne et Glovelier, de desservir les villages qui sont loin de la ligne ferroviaire, et en plus de ça, il n'y a pas un avantage particulier pour le train parce-que le temps de parcours n'est pas sensiblement plus élevé avec le train qu'avec le bus. Puis à Glovelier, il n'y a pas de soucis de surcharge de circulation pour entrer. Et puis au Noirmont non plus. Chaux-de-Fonds c'est un peu différent, il y a un peu plus de contraintes pour un bus dans Chaux-de-Fonds. Donc voilà, ça c'est des projets, je dirais, qu'on souhaiterait mettre en place à relativement court terme. À plus long terme, évidemment, c'est le projet ArcExpress, qui est aussi basé sur la fréquence, mais avec le complément d'aller sur un point du réseau grande ligne, un nœud ferroviaire, celui de Delémont, avec différents avantages, ce qui va nous permettre, avec ce train supplémentaire, de venir un peu soulager le train qu'il y a entre Glovelier et Delémont, qui est bien chargé aux heures de pointe. Il y a du monde debout. Voilà un peu les autres éléments. Si on regarde la Conception des transports publics, on devrait travailler un peu plus également sur la soirée. Maintenant, on a ces contraintes financières, nombre de paires de courses que j'évoquais avant, qui malheureusement, parce-que là, moi je pense qu'un trafic doit se finir vers 23h, 23h30, sans compter les week-ends avec le Noctambus, et vraiment d'avoir une offre qui soit vraiment de qualité. C'est valable dans une région comme les F.-M., comme dans le reste du canton du Jura, comme ça peut l'être dans les plus grandes agglomérations.

Ouais. Et là, j'ai croisé la densité de population avec le niveau d'accessibilité en transports publics de l'ARE. Et on voit qu'il y a certaines zones qui ressortent, relativement densément peuplées et considérées comme étant non desservies en transports publics. Est-ce que c'est un constat qui vous parle ?

DA : Alors je vais vous dire deux, trois choses. Oui, ça nous parle. Ouais les Emibois, c'est clair que quand vous êtes sur une ligne ferroviaire, que vous avez 50 habitants ou 4'000, alors que 50 habitants, avec un peu chance, vous êtes à côté de la gare, c'est l'effet d'opportunité lié à où vous êtes. Bon, à Muriaux, vous êtes en dehors par définition... Oui, à Saignelégier la gare elle est là où elle est, certains diraient ben vous avez qu'à créer un deuxième arrêt à côté, côté est, vers la coop. Mais par exemple, le bus ici, nous on est tenu avec ce bus ... Ouais, il y a le bus, mais voilà mettre plus de bus, voilà, c'est des coûts. C'est des grandes distances parce-que c'est coût par kilomètre, donc voilà c'est des grandes

distances, une population relativement faible. Puis nous, on est tenu par ces critères qui font que même si le bus tourne, parce qu'on essaie de minimiser le nombre de véhicules ou de chauffeurs qui tournent, évidemment si on peut faire … si vous avez une distance de 20 minutes entre deux endroits, vous pouvez faire la cadence demi-heure avec deux véhicules. Par contre, si vous avez 25 minutes, ben ça suffit pas pour … vous allez injecter plus de véhicules, donc des coûts supplémentaires. Et puis, encore une chose, les communes se manifestent relativement peu. Alors quand il a des baisses d'offres, oui, là elles interviennent quelque part, mais pour venir proposer plus, c'est assez rare. Les Breuleux, oui c'est l'offre une fois par heure. Là, c'est clair, c'est vrai que le canton de Berne, on a introduit une fois par heure. Tavannes – Tramelan, il y a la demi-heure à des moments de la journée. Puis là, il y a une fois par heure. Ça serait aussi souhaitable d'avoir toutes les demi-heures sur les deux axes. Maintenant, un élément qui joue aussi un rôle, on l'avait vu dans des sous-régions des F.-M., c'est... Alors, on peut mettre la bonne densité. Maintenant, est-ce que la direction dans laquelle vous avez l'offre correspond aux besoins ? J'avais toujours souvenir de la Courtine. C'était un peu l'horreur, parce-que la Courtine, alors on a quoi 600 habitants, 400... aux Genevez, après on descend sur Bellelay ... On avait des demandes finalement qui étaient pas dans une seule direction ou dans deux directions, elles étaient dans trois ou quatre. On disait ben... Ouais, à la Courtine, ben on veut aller à Saigne, à Glovelier, parce-qu'une partie va sur la Vallée, ça travaille, y a des écoles, puis après, veut aussi aller, l'intérêt c'est d'aller sur Tramelan – Tavannes, même des fois pour les écoles secondaires, c'est Bellelay, et puis, voilà. Les Breuleux peut-être moins qu'à l'époque. Donc, vous pouvez pas faire quatre lignes, parce qu'il a pas le potentiel pour financer quatre lignes et puis, voilà, être bon partout. Donc on se dit souvent, dans ces cas-là, bah plutôt qu'être quatre fois médiocres est-ce qu'on peut être au moins deux fois bon et deux fois totalement nul ? C'est partiellement possible, des fois pas. Et les F.-M. on a partiellement ce caractère de plusieurs directions. Si je regarde, alors c'est clair qu'il y a des axes plus forts que d'autres. Sur Chaux-de-Fonds, il y a du scolaire, des emplois, la sortie vers le plateau suisse, vers Neuch, le Bassin Lémanique et Berne, par exemple. Donc là, il y a un axe assez naturel, mais il y a aussi des mouvements internes qui sont un peu plus complexes. Breuleux - Saignelégier, passer par Le Noirmont, ce n'est pas d'une efficacité première. Il y a les sous-régions, Courtine, qui sont moins évidentes. Vous avez tout le flux transfrontalier qui est lui, perpendiculaire, totalement en dehors des axes où on fait quelque chose. Alors il y a moins de sorties, il a Goumois, Soubey, un petit peu, et puis encore un peu vers Chaux-de-Fonds. Mais, voilà, on n'a rien, on n'est pas très très bons. Après, il y a des communes qui disent mais « mes hameaux ils ne pas desservis du tout ». Ce n'est plus les habitants qu'il y avait de ça une centaine d'années pour la plupart. Quand on regarde les statistiques, il y a une centaine d'années, il y avait des hameaux qui, aujourd'hui, ont 15 habitants, 20 habitants, qui en avaient une centaine. Il y avait d'ailleurs encore des écoles de petits hameaux. Voilà, oui. On n'est pas bon mais si on avait… Ouais… On travaille maintenant sur la desserte, par exemple, comment on peut mieux desservir la Gruère. C'est un trafic plutôt touristique. C'est un centre où il y a beaucoup de monde qui vient de l'extérieur à la belle saison, en tout cas au moment où la météo s'y prête, que ce soit en hiver ou en été, surtout l'été. Il faudrait mettre des bus en correspondance avec les trains. Voilà, ça coûte quelques dizaines de milliers de francs, c'est pas si cher que ça. Mais voilà, il faut le mettre en plus, faut le financer au niveau cantonal ou communal. Et puis après vous dites voilà, vous pouvez dire aux Bernois, aux Zurichois, aux Soleurois, venez en train directement jusqu'aux… on irait aux Reussilles, parce-que les Reussilles – Saignelégier on peut donner une correspondance et avec le même véhicule on peut assurer la cadence demi-heure. On a déjà fait les calculs, les simulations. Faut trouver 80'000 francs. Ou 70'000, ouais, 70'000. Pour faire de Pâques à fin septembre, tous les week-ends et jours fériés à la demi-heure de 9h du matin à 17h, plus tous les jours l'été de la fin de l'année scolaire, début juillet, jusqu'au 20 août à peu près. Ça permet de couvrir Pentecôte, Pâques et ce genre de choses. Et puis ça, ça coûte 70 – 80'000 francs avec un seul bus parce-qu'il faut aller aux Reussilles, on peut pas aller à Tramelan. Parce-que pour aller à Tramelan, on est obligé d'entraîner un deuxième véhicule et puis là vous... En gros, vous multipliez plus que par

deux, parce-que le premier véhicule est déjà utilisé aujourd'hui pour la ligne 34 donc … Donc voilà. Ça c'est très pragmatique.

Peut-être concernant la mobilité douce maintenant, les Francs-Montagnard-e-s semblent généralement plutôt satisfait-e-s des réseaux de mobilité douce. Le seul point surlequel ils sont plutôt insatisfaits, c'est la qualité des infrastructures cyclables.

DA : Vous avez plus de précisions sur... auxquels ils pensent en particulier ?

Selon les commentaires, ils parlaient plutôt des pistes cyclables destinées notamment aux déplacements quotidiens.

DA : Alors c'est intéressant, parce-qu'effectivement, on a beaucoup... Alors, déjà, les infrastructures cyclables, dans le Canton du Jura, de façon générale, elles se sont créées essentiellement par effet d'opportunité. C'est-à-dire que ça a été remembrement parcellaire, ça a été aménagement via l'autoroute ou la H18 par exemple. Ce qui permet de faire des choses à des coûts relativement bas plutôt que partir ex nihilo. C'est aussi le cas parce-que, il n'y a pas seulement les coûts, il y a aussi la résistance, je vois dans notre région, bah allez dire à un paysan, on va passer la piste cyclable là, il nous faut x mètres – ce n'est pas large une piste cyclable, 3 mètres, on s'en contente, même des fois 2 mètres. Et puis sur x centaines de mètres, c'est des oppositions à ne plus en finir. Donc il y a des choses qui se font pas. Donc c'est quand même beaucoup par opportunité. Le deuxième élément c'est que, l'accent a été mis pendant longtemps, sauf dans les plus grandes localités, sur les déplacements, vraiment loisirs, tourisme. Un petit peu, ici ou là, quand il y avait le village et puis l'école qui est juste un peu plus loin, on crée pour aller, je sais pas, des Enfers à Montfaucon. Il y a deux ou trois endroits comme ça où y a des choses qui ont été faites un petit peu. C'est le deuxième élément. La vie quotidienne a été moins considérée, puis ça va être un de nos boulots, c'est d'augmenter proportionnellement cette part, pas en total, parce-que les moyens, je ne suis pas sûr qu'on en ait eu beaucoup plus, finalement, la continuité des réseaux et les besoins de plus de mobilité au quotidien. Le troisième élément, c'est que, et en particulier aux F.-M., il y a eu une augmentation du trafic, de la vitesse en particulier. Moi je dis, les gens ils roulent à la statistique, c'est-à-dire normalement il y a personne en face. Ces machins où n'a pas de visibilité, la route est... on passe à deux voitures mais faut pas rouler à 80, quand c'est pas plus de 80. Voilà. Et ça, c'est évident, c'est d'autant plus évident aux heures de fortes affluences quand il y a les gens qui sortent du travail, et qui sont aussi pour les besoins quotidiens à vélo, aux mêmes heures. Et là, c'est un phénomène qui a joué un rôle je pense. Des routes qui étaient considérées, des routes plus importantes, qui, il y a 20 ans, étaient encore considérées comme... peu de trafic et donc agréables et sécurisées, une sorte de piste cyclable ouverte à tout le monde, maintenant qui sont devenues totalement dangereuses. Le sentiment de sécurité n'est plus là. Donc, j'ai une collaboratrice à 30 % qui s'occupe des réseaux de mobilité douce, et puis l'accent va être mis justement sur les révisions du Plan sectoriel des itinéraires cyclables, également sur la planification future. On mettra l'accent, vraisemblablement, toujours sur l'effet d'opportunité, parce-que c'est un moyen économique, mais de mettre l'accent plutôt sur la vie quotidienne, en mettant en avant évidemment là où il y a un potentiel un plus important. Donc c'est pas automatiquement à Muriaux qu'on va donner la priorité. Ça veut pas dire qu'on va pas faire quelque chose, mais voilà.

Concernant des questions de gouvernance, on voit que plusieurs initiatives de mobilité alternative à la voiture individuelle sont portées par des privés. Par exemple, l'initiative des Noctambus dans les F.-M. avait été lancée en 2003 je crois par Olivier Jeanerrat, et puis, le projet de vélos en libre-service qui est en train d'être lancé par JoliatCycles. Selon vous, comment est-ce qu'on peut expliquer cette dynamique ?

DA : Parce que l'État ne peut pas tout faire. Parce-qu'il a des gens qui se lancent là-dedans, qui sont passionnés, c'est une excellente chose. Ça permet de tester. Les gens qui font ça, quasiment à titre bénévole, je pense à Olivier, il se payait 200 francs par nuit pour travailler. En plus, côté administratif, il faut quasiment bosser toute la nuit. Et ce coût-là, c'était couvrir son bus, son véhicule. Après, il y a une association qui a été mise en place pour financer ça, pour assurer le financement. Et puis, au bout d'un moment, ils n'arrivaient plus à trouver quelqu'un qui fasse ça, donc on est passé par des professionnels qui roulaient. Et puis ensuite, avec l'aide de l'Etat, pour pouvoir assurer un pourcentage non négligeable du coût. On voit que les initiatives privées, oui, jusqu'à un certain point. Sur le vélo en libre-service, on verra ce que ça donne. Au départ, ils avaient annoncé qu'ils lanceraient ça en mars, ce qui paraissait très court. On est en mai, j'en n'ai pas encore entendu parlé concrètement maintenant, mais c'est très bien. L'autopartage c'est privé. C'était quand même des programmes soutenus par la Confédération, l'équivalent de Energie 2000, SuisseEnergie maintenant, qui avait financé la diffusion à l'échelle nationale de l'autopartage, respectivement la professionnalisation parce qu'il y avait des coopératives, deux, trois, mais qui avaient atteint, je dirais, leur maximum en termes de masse. Il fallait passer à l'étape suivante avec la professionnalisation, la fusion des coopératives pour avoir une masse critique. Donc oui, c'est une très bonne chose, ces initiatives. Ce qui existe ailleurs, mais pas dans le Jura, ça s'appelle les Bürgerbus, les bus citoyens. C'est-à-dire que c'est plus des professionnels, c'est des sortes d'amateurs, mais en même temps ils doivent être quand même tenus à faire des choses qui font des transports publics, je dirais à l'intérieur de petites régions ou à l'intérieur d'une localité. Voilà, c'est des choses qui ont tout leur sens. Je pense qu'elles ont d'autant plus leur sens qu'elles se répondent l'une à l'autre, qu'elles ont des synergies, qu'elles permettent de tenir un discours d'ensemble auprès de la population, qu'elles évitent le caractère trop gadget, ou qui font plaisir surtout à ceux qui les mettent sur pied, plutôt qu'à ceux qui vont les utiliser. Sinon, non, c'est des bonnes choses. Mais on voit qu'il faut aussi tenir sur la durée parce qu'on est sur les changements de comportements et ça prend quand même du temps. Et souvent, les structures qui se lancent là-dedans, elles n'ont soit pas la structure qu'il faut pour gérer un succès, soit tenir sur la durée. Parce-que, ouais, à moins d'être millionnaire et d'avoir son équipe de foot à qui on met chaque année un million de francs pour la faire fonctionner, et puis ça c'est pour le fun, il faut tenir sur la durée. Y compris aux F.-M. Le Noctambus, ils avaient eu à l'époque, c'était une forme très associative, quasiment bénévolat, ils avaient eu beaucoup de soutien de la part des milieux économiques des F.-M. Parce-qu'il y a le côté, « je paye pour mettre en déplacement, en sécurité mes enfants ». Maintenant moins, parce-qu'il a des entreprises qui ont été rachetées, qu'ont fusionnés dans des groupes, donc la perception à Lausanne de l'utilité du Noctambus dans les F.-M., ça a légèrement diminué. Mais elles donnaient de l'argent et certaines donnaient de l'argent avec la condition numéro une que leur nom n'apparaisse pas. Parce-qu'elles voulaient pas se faire... Après on vient les solliciter. Donc certaines ont donné des sommes, il y a des entreprises qui donnaient plus de 5'000 francs par année. Il y avait une solidarité territoriale forte autour de ça. C'est une petite région, plus petite région en termes d'habitants ; c'est un septième de la population, mettons, un huitième du Canton. Vu de l'extérieur, je ne connais pas assez bien, je n'y vis pas, il y a une solidarité interne qui, je ne sais si elle existe encore, mais qui existait en tout cas, qui peut aussi aider à contrebalancer un peu la faiblesse démographique.

Et puis, une dernière question : Le Parc du Doubs se dote d'une compétence mobilité depuis le début de cette année. A votre avis, quel rôle il pourrait ou il devrait jouer pour favoriser des mobilités plus durables ?

DA : Alors appuyer ce genre d'éléments que j'ai dit, peut-être susciter aussi des solutions justement qui permettent de pouvoir lancer des choses et où l'Etat, par les contraintes budgétaires ou les contraintes formelles, peut difficilement. Nous on nous demande de couper, d'économiser. Alors j'essaie d'augmenter malgré tout mon budget en 2026, ça devrait être plus haut que 2025, mais je devrai quand

même couper ici ou là. Et de pouvoir sortir ce genre de choses, mais tout en assurant une certaine continuité. C'est une difficulté, souvent il y a des moyens pour lancer un truc. Par contre, dans le domaine, il faut une certaine continuité, une certaine permanence, pour que derrière c'est les comportements et ça c'est des choses sur lesquelles il faut travailler sur la durée. Et puis dans le domaine des transports, alors dans le ferroviaire c'est encore pire mais, dans le transport, vous ne pouvez pas dire « j'arrive, dans deux mois je mets en place une nouvelle ligne de bus ». Si au bout de deux ans vous la mettez en place, c'est déjà pas mal. Donc, si on vous engage vous pour six mois, après ils vont se retrouver avec plus personnes pour mettre en œuvre, continuer les programmes. Ça c'est un défi. C'est là, qu'après, souvent les structures professionnelles prennent le relais, les entreprises de transport, l'État, éventuellement les communes, mais les communes dans le Jura sont des petites communes, donc elles n'ont pas les moyens d'avoir du personnel spécialisé dans tous les domaines. Donc là, pour moi, ça peut jouer. Et puis, je pense, on en parlait tout à la fin, des solutions plus légères, peut-être plus originales, ou trouver des financements locaux. Je sais pas, l'Etang de la Gruère, avec cette ligne de bus… Alors c'est clair, c'est pas one shot. C'est pas dire, j'ai envie de construire un machin, vous allez faire le tour des donateurs, ils mettent 5'000 francs sur la table, puis vous faites quelque chose, vous pouvez créer un truc. Là c'est 5'000 francs mais chaque année, pour une année ça ne vaut pas la peine. Vous pouvez dire, je fais un essai pendant 4-5 ans, je mets des moyens, mais voilà, il faut trouver. Alors est-ce que le Parc du Doubs, par sa proximité finalement avec le tissu des F.-M. peut jouer ce rôle-là ? Peut-être. Plus que moi qui ne suis jamais aux F.-M., enfin, je dis jamais, qui n'y vis pas, qui n'y travaille pas, qui ne connais pas les acteurs. Peut-être. Ça peut être une piste.

Entretien avec Matthieu Pin, Conseiller communal aux Breuleux

7 mai 2025, Les Breuleux

MP : Je me présente, je m'appelle Mathieu Pin, je suis Conseiller communal, c'est ma deuxième législature. Je suis en charge de l'aménagement et des œuvres sociales au sein de la commune des Breuleux. De métier, je suis horloger et je travaille aux Breuleux. Donc en termes de mobilité, j'ai la chance d'habiter dans la même commune où je travaille, mon épouse également. Mon épouse travaille à la crèche des Breuleux. On est très mobilité douce, si j'ose dire.

Ok, top. Et puis donc, en tant que conseiller communal, justement, c'est quoi votre rôle dans la mobilité des F.-M. ? Ou peut-être plus, dans votre commune ?

MP : Notre rôle, déjà, il est malgré tout assez limité de par une chose, c'est que je sais que beaucoup de gens qui habitent sur la commune des Breuleux ne travaillent pas sur la commune. À savoir qu'on a la chance d'être bien desservis en termes de transports publics, on a la chance d'avoir deux gares sur la commune des Breuleux. Après, la seule contrainte est que, pour descendre à Bienne, typiquement, pour les gens qui travaillent sur Bienne ou sur Neuchâtel, le temps de déplacement est relativement long, ce qui peut être, je pense, un frein à l'utilisation des transports publics. Et puis, souvent, si je prends le cas de Bienne, les grandes manufactures horlogères se situent vraiment en agglomération du centre de Bienne. Et c'est vrai que la voiture ou le covoiturage resteront quand même, je dirais, les moyens de transport les plus utilisés.

Ok. Et puis est ce que vous avez des projets que vous avez menés ou bien que vous prévoyez de mener concernant la mobilité ?

MP : Non actuellement, on n'a pas spécialement de projets de mobilité sur la commune des Breuleux non.

Ok. Mais par exemple, j'ai vu que vous refaisiez la route-là.

MP : On refait l'Avenue de la Gare, oui. Le projet vient du Canton. Le projet de réhabilitation de cette rue a été lancée par le Canton, et la Commune des Breuleux s'y joint parce-que, toutes les infrastructures souterraines aussi, il y en a certaines qui sont à refaire, donc on vient en supplément de façon à ne pas rouvrir trois ou quatre fois la même rue.

Ok. Et puis, pour revenir un petit peu sur le diagnostic, comment est-ce que vous vous décririez les pratiques de mobilité des habitants des F.-M. ? Quelles sont les principales caractéristiques, les principaux enjeux ?

MP : Je pense que le principal enjeu aujourd'hui, il est pas tellement sur les déplacements des gens des F.-M., mais sur la traversée des F.-M. par les gens qui viennent de l'extérieur travailler sur les F.-M. Je prends un exemple assez criant. Vous allez à Saignelégier un soir, entre 16 h et 17 h, il y a une file interminable de voitures qui repart sur Goumois, sur la France. Là, je pense qu'il y a vraiment peut-être un levier à mettre en action pour un peu désengorger cette traversée de Saignelégier parce-que c'est vraiment l'entonnoir pour les gens qui travaillent sur les F.-M. et qui travaillent sur Bienne. C'est vrai que tout le monde se reconcentre là parce-que le principal axe de retour sur le plateau de Maîche se fait via la descente sur Goumois. Donc c'est pas tellement sur les habitudes des Francs-Montagnards, mais c'est peut-être aussi sur la façon dont les routes franc-montagnardes sont fréquentées.

Ok. Bon, du coup, moi je m'intéresse quand même plus aux pratiques internes, mais…

MP : J'ai pas forcément énormément de connaissances. Je sais que le Franc-Montagnard se déplace énormément par véhicule privé. Je vois aussi que les trains, quand même, de manière générale, pour

habiter pas très loin de la gare et avoir une vision sur les trains, les trains ont une fréquentation assez importante sur les heures de pointe, notamment via les étudiants. Après, de manière générale, en journée, c'est quand même assez peu rempli. Alors je ne connais pas le taux de fréquentation. Peut-être qu'il serait intéressant de demander aux CJ s'ils peuvent donner un pourcentage de fréquentation, peut-être par créneau horaire ou par tronçon. Maintenant, voilà, je n'ai pas plus d'informations que ça.

Ok. Et pour venir un petit peu donc au cœur du sujet, les pistes et leviers d'action pour rendre ces pratiques un peu plus durables, donc les distances parcourues par jour et par personne, elles ont considérablement augmenté ces dernières années en Suisse et partout en Europe. Est-ce que selon vous, ça serait souhaitable et faisable de faire un peu un retour en arrière et de favoriser une diminution de la demande ?

MP : Alors souhaitable, oui, maintenant on se rend compte aussi que d'un point de vue économique, les entreprises où il y a un bassin d'emploi, typiquement je prends le cas de Bienne, parce-qu'on sait qu'il y a de grands groupes horlogers qui sont présents là-bas, ces grands groupes horlogers ont quand même tendance, de manière générale, à s'agrandir, à se développer. Parce-que, même si c'est un petit moins le cas en ce moment, mais l'horlogerie on sait que ça reste quand même assez florissant de manière générale. Forcément, ça va attirer aussi quand même de l'emploi. Donc je dirais oui, ça serait bien qu'on fasse un retour en arrière, mais le problème, c'est que le modèle économique fait que finalement, ce retour en arrière est difficilement conciliable. Après, ce qui pourrait peut-être se faire, c'est une réflexion, c'est de se dire ben voilà, si je vais travailler à une place, j'essaye peut-être de déménager et de me rapprocher de cette place. Maintenant, il y a des contraintes souvent. Ben voilà, vous vivez à deux, à trois, à quatre, il y a des enfants. Les gens veulent aussi quand même garder leur confort des F.-M., parce qu'on y vit très bien aux F.-M. Donc après, il y a quand même pas mal de facteurs à mettre dans la balance. Et puis je pense que, de manière peut-être un peu égoïste, les gens resteront plus là où ils sont parce qu'ils s'y sentent bien, quitte à faire quelques dizaines de minutes de transport en plus par jour, pour se retrouver quand même dans un environnement familial, dans un cadre qui est maîtrisé et qui est apaisant. Je pense que maintenant les gens ont de moins en moins peur de se déplacer et puis de dire, ben voilà, je travaille à telle place, je travaille à telle place, je travaille à telle place. Et ça, pour ça, c'est vrai qu'un retour en arrière serait bien, je pense. Ça serait bien parce-qu'on arrive aussi à des axes routiers qui sont saturés. On arrive aussi d'un point de vue écologique, on se retrouve avec du CO_2. On retrouve quand même beaucoup de contraintes écologiques à travers le fait d'utiliser la voiture. Mais c'est vrai que voilà, si vous êtes en études à Genève, vous voyez quand même : Quand vous prenez l'axe Lausanne - Genève, le matin, c'est saturé, le soir Genève - Lausanne, c'est saturé. Les Vaudois n'ont pas peur de venir travailler sur Genève. À Genève, vous avez des gens qui viennent d'Annecy, vous avez des gens qui viennent de beaucoup plus loin, de Chambéry peut-être. Ils n'ont pas peur de… parce-qu'il y a aussi le côté économique. Vous habitez en zone euro, vous travaillez en Suisse, quand vous convertissez au taux de change qui est celui-là actuellement, les gens vont bouger, les gens n'ont pas peur de faire ça parce-qu'il y a aussi une manne financière qui est derrière. Et ça, j'en reviens à ce que je disais tout à l'heure, c'est que pour gagner confortablement leur vie, les gens n'hésiteront pas à se déplacer. Au mépris de peut-être, voilà, passer des heures dans les bouchons, de consommer peut-être plus de pétrole, de devoir changer de voiture tous les deux ou trois ans parce-qu'elle a un kilométrage assez élevé. Mais voilà, je pense que le confort de vie passera toujours avant tout ça.

Oui, ok. Et puis, il y a plusieurs études qui ont démontré le fait que pour diminuer l'usage de la voiture individuelle en milieu rural, il fallait proposer un bouquet d'offres alternatives, c'est-à-dire ne pas se concentrer sur une seule, mais plutôt diversifier l'offre. Quels sont, selon vous, les solutions de mobilité qui seraient les plus adaptées aux F.-M. ?

MP : Aux F.-M., ça serait déjà, chose qui fonctionne déjà assez bien, le covoiturage. Le covoiturage est quand même quelque chose qui est bien développé je trouve aujourd'hui. Après, il peut y avoir des participations financières des entreprises pour l'achat d'un abonnement général ou d'un demi-tarif ou ce genre d'actions-là. Je sais aussi qu'il existe une application, alors je crois que l'usine Donzé-Baume travaille avec celle-ci, où vous vous inscrivez et puis si vous savez, si vous partez de chez vous jusqu'à l'usine, vous savez le nombre de personnes que vous pouvez potentiellement prendre sur votre trajet. Je ne sais plus le nom. Voilà, c'est quelque chose aussi qui est actif, et puis finalement, je trouve que ça va dans le bon sens. Mais voilà, après, je connais aussi beaucoup de gens qui ne veulent absolument pas partager ou qui ne veulent absolument pas prendre les transports en commun juste pour avoir la liberté de dire voilà, je pars au travail quand je veux, je rentre à la maison quand je veux, je ne veux pas être dépendant d'un horaire de train, je ne veux pas être dépendant d'un covoiturage et puis voilà, je travaille tranquille. Donc il y a des gens qui ne veulent absolument pas rentrer dans cette dans cette optique-là, quoi. C'est un peu une philosophie quand même aussi.

Oui. Quand vous dites que le covoiturage, ça fonctionne assez bien, vous vous basez sur quoi ?

MP : Moi je travaille dans une manufacture, donc je sais aussi bien par connaissance que les voitures se remplissent à trois ou quatre personnes.

Mais c'est plus des frontaliers ou pas forcément ?

MP : Non, c'est pas forcément les frontaliers. Je connais des gens qui viennent depuis Valbirse le matin, c'est trois collègues féminines qui viennent le matin depuis Valbirse. Donc les frontaliers le font, mais après je pense que dans cette réflexion-là, on peut aussi les englober dans le covoiturage parce que faut être un petit peu plus large. Mais voilà, je connais des gens qui viennent de Valbirse et qui font du covoiturage à trois et ça fonctionne très bien quoi. Et ça, je pense que le covoiturage n'a pas de frontière.

Ok. Donc, les solutions selon vous ce seraient principalement le covoiturage et les transports publics ?

MP : Ouais, et la participation. Je sais que des entreprises participent, je crois que c'est au demi-tarif, ou des choses comme ça, pour développer ces actions. Après ce qui se passe aussi, alors ça n'existe pas trop chez nous, mais c'est le ramassage via des transports, des bus affrétés par les entreprises. Alors je sais que Rolex le faisait, mais plutôt sur Sonceboz à l'époque. Je ne sais pas si ça se fait encore, mais ça c'est aussi quelque chose qui est envisageable. Maintenant, je pars du principe que ça, il y a aussi une réflexion au niveau des autorités cantonales pour mettre ce genre de choses en place et peut être aussi soutenir ce genre d'actions. Ce genre d'actions ne peut pas être la seule réflexion d'une entreprise. Ce n'est pas forcément aussi aux entreprises d'avoir la charge, ni aux entreprises, ni forcément aux collaborateurs d'avoir cette charge complète. Mais il y a, je pense, vraiment une réflexion globale à avoir. Et puis avec des services de bus à différents horaires, de façon à ce qu'on puisse limiter le nombre de véhicules sur la route. Et puis de part ça, faciliter aussi les déplacements de tous les véhicules qui restent.

Oui, ok. Et donc, selon les résultats de mon sondage, le train, c'est l'alternative qui semble le plus convaincre les Francs-Montagnards. Cependant, on voit quand même qu'en milieu rural, les transports publics, c'est relativement peu efficace…

MP : Alors je ne parlerais pas d'efficacité, je pense que c'est très efficace. La seule chose, c'est qu'il faut aussi déjà habiter à proximité d'un arrêt de train ou d'une gare. Si vous habitez au Peuchapatte, vous savez très bien que de toute façon, le train… Voilà. Soit vous prenez votre vélo, vous venez au boulot. Mais voilà, typiquement, un temps comme aujourd'hui, vous êtes plus enclin à prendre un véhicule. Si vous prenez un véhicule, finalement, vous allez du point A au point B, vous faites d'une traite, vous n'allez pas prendre votre véhicule pour descendre à la gare, aux Breuleux, pour prendre un train, pour

aller à Saignelégier par exemple. C'est clair que pour moi qui habite au centre-ville du village, c'est clair que des fois je prends le train, je vais au Noirmont. Après, faut que ça coordonne aussi avec les horaires. La rotation d'un train par heure est peut-être des fois assez contraignante. Peut-être juste pour faire une petite course, vous n'allez pas prendre le train parce-que vous savez que vous allez devoir attendre 45 minutes en gare du Noirmont pour six minutes de trajet. Après, il y a un peu un équilibre à trouver. Je pense que le train, moi, si demain j'avais la possibilité de prendre le train parce que j'habite à proximité d'une gare, et là où je travaille, il y a une gare qui n'est pas très loin, si le temps de déplacement est cohérent, c'est clair que j'utiliserai le train. Je trouve que c'est reposant, déjà d'une part.

Et donc oui, ce n'est peut-être pas « efficace » le bon terme, mais disons que c'est quand même assez difficile d'avoir une rentabilité économique avec les transports publics ici en milieu rural. Est-ce que selon vous, ce serait quand même souhaitable et faisable d'augmenter l'offre ?

MP : Je pense que les cadences, de mémoire, les CJ avaient eu une réflexion à ce niveau-là, Mais je pense que le problème, on va se heurter à un problème économique qui sera assez important. Qui dit fréquences plus importantes dit un nombre de trains plus important. Je ne sais pas la valeur d'un train, mais c'est quand même, je pense, quelques dizaines de millions assez facilement, du personnel en plus, pour avoir un taux de fréquentation qui sera peut-être pas très important. C'est ça qui est, je trouve, un peu problématique, c'est qu'on n'a pas de garantie. Alors, je ne sais pas si une étude de marché a déjà été lancée de la part des CJ, mais après, le problème, c'est qu'on n'a pas de garantie d'avoir un modèle économique qui soit viable. Le vélo, après, aujourd'hui, de par tout ce qui est vélo électrique et ce genre de choses. Moi j'ai aussi quelques collègues qui viennent en vélo en cas de beau temps donc, parce qu'aussi, on est assez bien lotis en termes de voies cyclistes. Alors les Breuleux peut être pour se retrouver sur Muriaux. Les Bois, c'est un petit peu moins bon, mais on a quand même la possibilité de passer outre les routes. Le problème des Breuleux c'est qu'on est un petit peu en altitude, donc quand vous devez partir à 7h15 du matin, vous arrivez au travail, vous êtes un peu tout transpirant. Enfin, c'est un peu ces choses-là aussi à prendre en ligne de compte. Mais le vélo aussi, je pense qu'il y a une carte à jouer aussi avec le vélo. Pour les sportifs. Et pour les moins sportifs, le vélo électrique dans la mesure où il y a aussi une question de coût, ça a quand même un certain coût à l'achat.

Et justement, le vélo à assistance électrique c'est la deuxième alternative qui est la plus citée par les Francs-Montagnards comme alternative à la voiture individuelle et près d'une personne sur quatre en possède un.

MP : Oui, je ne suis pas étonné. Mais c'est vrai que, vous habitez au Noirmont, vous bossez à Saigne, je trouve que c'est bien parce-que le tracé est relativement plat. Et puis le temps de pédalage est pas très long non plus. Il y a six kilomètres, donc je pense qu'en 20 minutes vous avez fait vos déplacements. Pour moi, c'est un beau modèle. La seule contrainte, elle est après d'un point de vue de la météo. Vous savez qu'aux F.-M., alors il fait toujours beau, mais… Non mais voilà, une semaine comme la semaine dernière, c'est le top quoi. Si vous avez le choix, moi j'aime beaucoup la nature, je fais beaucoup de montagne, je fais beaucoup de vélo électrique et musculaire, mais je fais beaucoup de sport, j'aime bien ça et c'est un régal quand vous avez un temps comme celui de la semaine dernière, vous prenez beaucoup de plaisir. Vous avez un temps comme aujourd'hui, c'est un petit peu plus compliqué.

Mais oui, en effet. Et ça fait partie des principaux freins qui ressortent à l'usage de la mobilité douce : l'exposition aux conditions météorologiques, les distances à parcourir trop importantes et la difficulté aussi pour transporter du matériel ou des personnes.

MP : Tout à fait, oui. Et puis il y a la contrainte, peut-être, d'un point de vue… je dirais propreté pour la personne qui transpire, suivant un peu le style d'activité professionnelle que vous avez. Est-ce que votre employeur peut vous mettre une douche à disposition ? Ça aussi ça peut rentrer en ligne de compte.

Si vous faites du vélo le matin, vous allez au travail en vélo et vous avez la possibilité de prendre une douche sur votre lieu de travail, je pense que ça peut aussi inciter quelques personnes à prendre le vélo. Maintenant, si vous savez que vous arrivez transpirant au travail et que vous allez directement derrière un ordinateur, sur un desk ou en atelier, il y a aussi cette sensation de saleté que les gens peuvent aussi ne pas trop apprécier. Donc ça aussi, je pense que ça peut être une contrainte.

Oui, clairement. Et puis, pour lever ces différents freins du coup - l'exposition aux conditions météorologiques, les distance à parcourir trop importantes et la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes - dans quelle mesure pensez-vous que la promotion de véhicules intermédiaire, c'est à dire entre le vélo à assistance électrique et la voiture individuelle, pourrait fonctionner aux F.-M. ?

MP : Qu'est-ce que vous appelez « véhicule intermédiaire » ?

Il y a différentes choses, mais il y a par exemple les vélos cargo, les mini voitures, les voiturettes.

MP : Style comme un véhicule que vous pourriez emprunter par exemple à la gare des Breuleux, puis vous allez le déposer à la gare à Saigne ? Un peu dans ce style-là ?

C'est possible aussi. Mais je pensais plutôt à ce type de véhicule possédé à titre individuel.

MP : Un achat à titre personnel, ouais je vois à peu près ce que vous voulez dire.

Mais ce serait aussi imaginable d'avoir ce type de véhicule en libre-service.

MP : Oui, je vois bien le genre. On en croise de temps en temps ce genre de choses. Moi, je pense que le libre-service ça peut être pas mal. Maintenant, je sais pas les contraintes en termes d'apport financier. Déjà, il faut trouver les points pour stationner ces véhicules. Si vous voulez mettre des véhicules électriques – parce-que c'est aussi peut-être la chose qui peut être intéressante, c'est d'avoir des véhicules électriques – il vous faut des bornes de recharge, ça veut dire qu'il vous faut aussi, je dirais, un apport financier qui soit très conséquent. Je sais pas s'il y a déjà eu un peu des études de marché qui ont été faites à ce niveau-là. Alors je sais que ça se fait beaucoup en ville, Mobility, ici ben ça n'existe pas.

Il y en a quand même une au Noirmont.

MP : Mais s'il y en a qu'une, c'est que voilà, je pense c'est que c'est qu'ils se rendent compte qu'une seconde serait peut-être de trop. Après, voilà, il y a peut-être aussi un travail de promotion à faire par rapport à ça.

Auprès des habitants ?

MP : Auprès des habitants, auprès des entreprises, auprès de plein de choses. Il y a peut-être un travail de promotion à faire et puis, qui pourrait découler sur la mise en place de peut-être un peu plus de véhicules, qui pourraient avoir quand même une rentabilité économique aussi un peu plus importante quoi. Après, je ne sais pas à quel pourcentage ce véhicule est utilisé. Mais voilà, après il y a quand même une énorme infrastructure à mettre en place : des bornes de recharge, il vous faut de l'électricité, c'est à dire qu'il faut aussi certainement peut-être tirer un peu du courant. Enfin c'est… voilà, c'est des grosses structures. Mais il y a une réflexion à mener et puis peut-être une promotion aussi à faire.

Ok. Et en ce qui concerne les véhicules intermédiaires pas en libre-service ?

MP : Là, je suis un peu plus sceptique. Je suis un peu plus sceptique parce-que, ben voilà, si vous prenez le schéma d'une famille classique, qu'elle soit frontalière, vous avez un couple, souvent les deux parents travaillent, peut-être souvent à l'extérieur du village, vous avez deux enfants, il y en a un qui fait du foot, l'autre qui fait de la danse. Enfin, vous avez besoin de transporter des enfants, s'il fait du foot vous allez peut-être prendre les enfants des voisins, enfin, je pense que d'un point de vue schématique, vous aurez toujours la voiture deux places devant, trois places derrière. Donc je pense que ce genre de véhicule peut

être assez intéressant, mais peut-être plus à usage citadin. Voilà, vous allez à la Landi, le fait d'en avoir un sur les deux en petit véhicule, comme vous parlez, vous contraint quand même également si vous devez aller faire des courses, si vous devez aller à la Landi par exemple parce-que c'est la période des fleurs ou voilà parce-qu'il y a un bricolage à faire. Le problème, c'est que vous êtes contraint en termes de place. Vous ne pouvez pas transporter d'objets un peu volumineux ou des choses comme ça. Mais à usage citadin, je pense que c'est quelque chose qui fonctionne peut-être déjà bien ou qui fonctionnerait bien.

Ok, d'accord. Et puis concernant les transports publics, j'ai croisé l'indicateur d'accessibilité en transports publics de l'ARE, l'Office fédéral du développement territorial, avec la densité d'emplois aux Breuleux. Donc le rond vert, ça montre la zone considérée comme étant desservie en transports publics. Et puis ces carrés-là, c'est la densité d'emploi. Donc là, il y a une forte densité d'emplois.

MP : Alors ça c'est ProArt et la deuxième usine de Donzé-baume. Donc Donzé-Baume a deux usines, le bâtiment historique en haut, comme on l'appelle, puis en bas vous avez le deuxième bâtiment. Puis vous avez ProArt qui est toute la partie mécanique de la maison Valgine - Richard Mille. Donc, ils sont situés à la Rue du Succès en bas et il y a aussi quelques artisans. Et puis après, en haut, vous avez Donzé-Baume, Mercier qui est dans le même carré, puis Valgine qui est juste là.

Donc je crois qu'ils prennent en considération, pour déterminer l'accessibilité en transports publics, ils prennent en considération la cadence des transports, le type de ligne, et puis la distance à l'arrêt. Là je crois qu'il y a peut-être un rayon de 300 mètres.

MP : Oui, c'est possible. Alors en haut, c'est simple, vous avez l'arrêt Breuleux-Église. Donc Valgine vous êtes, je pense, à même pas 500 m, Donzé-Baume vous êtes à 100 m et puis Mercier vous êtes, pareil, à 150 m. Après en bas, on y est vite, c'est une histoire de dix minutes à pied. Après, ce que j'ai remarqué aussi, c'est qu'il y a des gens qui veulent pas marcher quoi. Ça c'est quelque chose aussi. Je trouve assez regrettable. Je le vois, chez nous où je travaille, si vous voulez, on incite énormément le covoiturage et puis, passé un moment, on avait des soucis un peu de places de parc. Je vous passe les détails. On avait trouvé une solution de repli : les gens devaient se parquer à la pépinière aux Breuleux, on avait passé un accord avec la Commune. Ça a duré quelques mois. Donc voilà, ça fait marcher 500 ou 600 m le matin, 500 ou 600 m le soir, ce qui est de loin pas insurmontable. Mais les gens veulent absolument plus marcher, enfin beaucoup de gens ne veulent plus marcher. Ils veulent se parquer sur le lieu de travail, on veut faire le moins possible, puis accéder à leur voiture dès que le travail est terminé. Si vous regardez bien, vous allez au supermarché, les gens se parquent toujours à côté de la porte d'entrée, enfin, la porte de sortie du parking pour accéder au supermarché. Si vous allez à la Coop à Saigne, vous allez à la Migros, c'est exactement la même chose. Là, on est sur un phénomène un peu de… Je ne sais pas si les gens sont fainéants ou si c'est un peu un phénomène où les gens ne veulent pas prendre le temps de marcher. On se rend compte aussi maintenant, c'est que tout doit aller vite. Pourquoi ? Parce-que la société fait aussi que maintenant, on prend plus le temps, ben voilà, ça peut être de marcher, de faire à manger. Il y a beaucoup de choses qui passent maintenant en seconde zone. Maintenant, ce qu'il faut, c'est vraiment se dépêcher de faire ça, ça, ça, ça. Les enfants, on se dépêche de faire les devoirs, on se dépêche de faire à manger. Souvent maintenant, on ne fait plus à manger, on achète, on fait de moins en moins à manger. Mais je pense que ça aussi, c'est contre-productif sur le fait de pouvoir développer un peu ces mobilités douces ou l'utilisation des transports en commun, les gens ont moins de temps. Enfin, je sais pas si vous, dans les sondages ou dans une analyse, vous avez déjà un peu perçu ça ?

Ce n'est pas quelque chose qui est revenu plus que ça, non. Mais oui, la possibilité de faire du porte-à-porte en tout cas avec la voiture est très appréciée. Oui.

MP : Ça c'est sûr.

Après, le vélo a aussi cette faculté.

MP : Le vélo ouais, pour ça c'est bien. Moi je trouve que le vélo c'est bien.

Donc ce constat-là, enfin, le fait qu'il y ait beaucoup d'emplois qui sont un peu plus loin de la gare, est-ce que c'est un constat qui vous parle au niveau communal ?

MP : Ouais, bien sûr que c'est quelque chose qui nous parle. Après, si on prend, on en reparlera toujours, vous prenez Donzé-Baume, vous avez un nombre important de travailleurs frontaliers. Donc c'est forcément des gens qui vont se déplacer avec un véhicule privé, quoi. En covoiturage beaucoup, mais avec un véhicule privé. Ça c'est vrai que c'est un peu… Je pense que ça biaise un peu. Enfin, c'est pas une critique, c'est un constat. Le fait d'avoir des travailleurs frontaliers de manière importante dans le bassin de travail des F.-M., on sait que c'est compliqué d'avoir des transports publics entre la France et puis …, enfin, c'est pas que c'est compliqué, c'est qu'il y en a pas entre la France et puis les F.-M., donc forcément, voilà. C'est clair que nos transports publics sont un petit peu moins desservis. Maintenant, les entreprises auraient peut-être un peu plus d'employés, je dirais francs-montagnards, on aurait aussi une consommation de ces transports publics qui serait peut-être un peu plus importante. Maintenant, on y revient toujours, c'est l'économie qui prime aussi un petit peu sur le fonctionnement des entreprises. On sera toujours lié à l'économie. De toute façon, tristement, voilà, c'est comme ça.

Et puis, j'ai fait la même chose avec la densité de population. Cette fois, c'est un peu plus diffus, mais on voit quand même les Vacheries qui ont un petit peu plus de densité de population et donc peut-être un problème de desserte en transports publics.

MP : Oui, alors ça veut dire qu'il faudrait mettre en place des lignes de bus. C'est un peu la seule chose qu'on pourrait faire. Maintenant, est-ce que c'est vraiment le rôle de la commune de vouloir mettre ça en place ? Après je pense que sur des choses comme ça, on en revient toujours un peu à l'intérêt cantonal si j'ose dire. Mettre en place des lignes de bus, nous, on pourrait l'exiger, mais on sait qu'on aurait une fin de non-recevoir, parce-qu'il y a déjà des lignes de bus qui existent. Vous avez un arrêt de bus qui est en bas, vers le camping, vous en avez un qui est vers le stade de foot, vous avez celui de la gare aux Breuleux, et puis c'est tout. Je ne vais pas vous dire de bêtises, c'est tout. Il n'y a pas d'arrêts de bus en repartant sur la Chaux-de-Fonds. Et puis il n'y a pas d'arrêts de bus en repartant sur le Roselet. Donc oui, on pourrait améliorer ça, mais après, c'est un intérêt global, pas un intérêt des Breuleux. Et maintenant pareil, pour quelle fréquentation ? Toujours la même chose. Ouais, c'est le problème, c'est qu'on est des petites communes avec, voilà, on a 1600 habitants, donc améliorer les dessertes, oui, mais est-ce que c'est viable après ? Ça vous en pensez quoi ? Vous pensez que c'est viable ?

Je ne sais pas trop, mais j'ai l'impression que s'il y a un report modal important, c'est-à-dire que s'il y a des gens qui utilisent moins la voiture au profit des transports publics, oui, ça peut être viable.

MP : Mais c'est aussi quelque chose qui est très très long à mettre en place. Et faire changer les mentalités demandera aussi beaucoup, beaucoup de temps. Donc ça veut dire qu'il vous faut aussi une assise financière qui soit assez conséquente. Et puis, on sait aussi que, maintenant, quelque chose qui ne marche pas tout de suite est vite passé un petit peu… c'est supprimé, très souvent.

Et oui, on en a déjà un petit peu parlé de ça, mais, selon les résultats de mon enquête, les réseaux de mobilité douce semblent jouir d'une satisfaction générale. Le seul point sur lequel les Francs-Montagnard-e-s sont un peu plus insatisfaits, c'est les infrastructures cyclables en fait. Pourquoi, à votre avis ? Est-ce que ça vous parle ? Et quelle serait la marge de manœuvre de la commune pour améliorer la situation ?

MP : Alors, infrastructures cyclables, moi je trouve qu'il y en a quand même déjà pas mal. Après, je sais pas aussi le degré d'exigence de tout le monde. Typiquement, vous prenez l'ancienne route Les Emibois – Le Noirmont qui a été toute réhabilitée, c'est agréable. Après même, vous pouvez pratiquement faire Saignelégier - Les Bois tout en piste cyclable. Vous prenez derrière la STEP, vous montez jusqu'au Peu-Péquignot, Peu-Péquignot – Creux-des-Biches, Creux-des-Biches vous passez au Boéchet, puis après vous arrivez sous Les Bois. Donc il y a quand même une densité de pistes cyclables. Maintenant, je ne sais pas ce que les gens entendent par pistes cyclables, je ne sais pas ce que c'est un peu les attentes, s'ils veulent toujours un beau goudron. Alors on sait que le chemin entre le Champs Donzé ici jusque, la piste cyclable qui vient du Roselet, voilà, on sait qu'il n'est pas… pas super agréable à rouler. On sait aussi que le Canton ne veut pas y mettre un franc. Mais ça existe. Donc… moi je trouve que non, je ne suis pas tout à fait d'accord. Je trouve qu'on a un développement du réseau cyclable qui est pas mal. Alors oui, après on pourrait faire mieux en repartant peut-être sur Montfaucon, Montfaucon – St-Brais, on sait aussi qu'il y a pas grand-chose quoi. Après c'est plus des gens qui connaissent un peu les chemins et puis qui savent où passer. Mais de manière inscrit, il n'y a pas. C'est vrai que ça manque peut-être un peu de développement. Il y a peut-être aussi un travail à faire là-dessus.

Ok, ce qui ressortait un petit peu dans les commentaires, c'est le fait que les infrastructures étaient plus pensées pour les touristes en général que pour les déplacements quotidiens.

MP : Donc c'est peut-être aussi un peu la qualité des surfaces, des sols ou des choses comme ça quoi. Oui, c'est clair que le touriste, voilà, il prend un VTT, maintenant celui que, voilà, ben vous parliez des vélos cargo, je sais que ça existe ce genre de vélos où vous mettez les enfants dedans, enfin des choses comme ça, c'est clair qu'il y a des chemins…Voilà, si vous voulez emmener les enfants à l'école, c'est pas très confortable non plus, ça c'est clair.

Et puis, sinon, en milieu peu dense, l'autopartage entre particuliers, sans forcément passer par un service donc, c'est quelque chose qui paraît assez prometteur.

MP : Oui, je sais qu'en milieu citadin, ça se fait énormément. Il suffit de regarder un petit peu les informations, en France, on voit bien que les gens en ville ont une voiture qui roule assez peu. Et puis, il y a des applications, ils arrivent un petit peu à faire partager leur véhicule. Ça permet au véhicule de rouler, ça permet aussi de rentrer une petite manne financière et puis de payer les frais du véhicule. Je sais pas si aux F.-M. il y a vraiment quelque chose qui existe, je ne sais même pas si y a des applications en Suisse. En tout cas, c'est quelque chose dont j'ai jamais entendu parler ici sur les Franches, j'en ai jamais entendu parler.

Je pense qu'il y a des choses qui se font mais de manière informelle quoi.

MP : Ouais, peut-être plus « Tiens prête-moi ta voiture et puis je te refais le plein ». C'est plus simple comme ça.

Oui. Une étude de Vincent Kaufmann, menée sur quatre agglomérations en France et en Suisse a démontré que les individus étaient sensibles à une augmentation de l'offre de transports publics seulement quand ils étaient dans une situation défavorable pour l'usage de la voiture. À votre avis, est-ce que ce serait souhaitable d'instaurer des mesures de restriction du trafic ?

MP : Est-ce que c'est faisable déjà ? De manière un peu plus pragmatique, dans le sens, je ne dis pas que c'est une mauvaise idée, je veux juste dire est-ce que vous pensez, vous connaissez un petit peu le lobby du pétrole, le lobby des constructeurs automobiles ? C'est des gens qui ont quand même beaucoup de pouvoir, qui ont beaucoup de force et puis qui sont capables de faire quand même bouger pas mal de choses. Je pense que s'il y a une contrainte qui est mise, c'est clair que la fréquentation des transports

publics prendra l'ascenseur. Maintenant, je ne crois pas que ce soit réalisable. Enfin, je ne vois pas la Confédération mettre des contraintes en termes de déplacements.

Après, ça peut être aussi des choses assez simples comme limiter le stationnement.

MP : Le stationnement, ouais ou après je sais, en France, il existe aussi par rapport aux émissions de CO_2 des véhicules, si un véhicule émet tant de grammes de CO_2 par 100 kilomètres, vous ne pouvez pas aller dans les centres villes. En Italie aussi, ça se fait. C'est des choses qui se font ça. Je pense que c'est quelque chose qui pourrait être instauré en Suisse. Vous êtes à Genève, vous connaissez très bien aussi la fréquentation du pont du Mont-Blanc le matin. C'est, voilà. Je pense que c'est quelque chose qui pourrait un petit peu faire changer les habitudes des gens ça. Mais ça reste très peut-être plus d'un point de vue Ville de Genève, Ville de Lausanne. Maintenant, en milieu rural comme le nôtre, je pense ça peut être plus compliqué.

Ouais. Et puis, dans mon sondage, j'ai demandé aux répondants à quel point ils seraient prêts à diminuer leur usage de la voiture et il y a plus de la moitié qui se disent prêts. Donc, eux, ils sont conscients des problèmes liés à l'usage du TIM et ils font déjà ce qu'ils peuvent, eux, ils ne sont pas prêts à diminuer leur usage de la voiture, eux, ils seraient prêts mais pour l'instant ils sentent que ce serait impossible ou trop compliqué, eux, ils se questionnent mais ils ne savent pas vraiment comment le mettre en œuvre, et puis eux, ils savent déjà comment le mettre en œuvre mais ils ont pas passé le cap en fait. Du coup, je me demandais, est-ce que vous avez une idée de comment on pourrait agir sur ces différents groupes cibles ?

MP : Bah déjà, ça serait quoi leurs attentes ? Dans le sens où si je prends « Je me questionne sur le fait d'utiliser d'autres modes de déplacement », alors oui, mais ça peut être lesquels ? Alors voilà, la réponse, elle est là. C'est une question avec une réponse très généraliste. Peut-être avoir aussi un petit peu des attentes un peu plus ciblées, un peu plus précises. Et puis, c'est vrai que voilà, ça reste quand même assez … « J'ai l'objectif de réduire mon utilisation actuelle de la voiture. Je sais déjà quel trajet je vais remplacer, avec quelle alternative à l'automobile. Je n'ai jusqu'à maintenant, jusqu'à présent pas mis en pratique ». Donc ça c'est de la fainéantise pure et dure. Voilà, ça typiquement, c'est… voilà « j'aimerais bien faire ça, mais finalement ça se passe quand même bien comme ça ».

C'est peut-être l'habitude aussi.

MP : C'est l'habitude. Ouais, c'est exactement ça. C'est l'habitude, j'en suis convaincu. Après, moi, je suis un peu le mauvais client parce-que je vais travailler à pied. Mon véhicule, la semaine, sort très peu du garage. Un petit peu plus le week-end, mais je ne suis pas un très grand utilisateur de la voiture. Et je pense qu'il y a des choses que je ne me rends pas compte, surtout parce-que je ne suis pas consommateur. Voilà donc, c'est surtout eux, ces 17 personnes, 5 %. Il faut peut-être juste les secouer un peu quoi, ou qu'ils se secouent eux.

Ouais. Et j'ai encore deux petites questions concernant la gouvernance. Il y a plusieurs initiatives de mobilité alternative à la voiture individuelle qui ont été lancées par des privés ces dernières années, notamment les Noctambus dans les F.-M., puis le projet de vélos en libre-service, qui n'est pas encore lancée, mais c'est un projet de JoliatCycles à Courtételle.

MP : J'ai eu écho.

À votre avis, comment est-ce qu'on pourrait expliquer cette dynamique ?

MP : Je crois que le Noctambus, c'est quand même quelque chose qui est hyper ancré dans l'esprit du Franc-Montagnard. Enfin, notamment chez les jeunes. Après je sais pas, il me semble que le Noctam, ils avaient pas un peu réduit leur offre ? Je sais pas, ou je me trompe hein, mais ça c'est quelque chose, je crois que ça marche bien le Noctambus. En tout cas, moi j'entends beaucoup de jeunes en parler. Et

puis quand il y a des grosses manifestations, style Chant du Gros ou des choses comme ça, on sait que ça c'est hyper apprécié. Après le vélo en libre-service, moi j'y suis assez favorable. Je pense que c'est vrai, c'est une belle promotion. Il y a quelque chose à faire là-dessus, ouais.

Et comment expliquer le fait que ces projets soient plutôt lancés par des privés que par le public finalement ?

MP : Que par les autorités ? Vous voulez dire ?

Oui. Autant cantonales et communales.

MP : Pfff. Ouais, après, bah voilà, Joliat est un détaillant de cycles. Je pense qu'il y a aussi – si on parle de mise en place de cycles comme ça – je pense qu'après il y aura aussi la partie gestion du parc et pour ça il a tout à fait, et c'est son métier, cette capacité de pouvoir gérer son parc à bon escient et puis de peut-être mesurer aussi un peu les coûts de réparation ou des choses comme ça. Une commune sera toujours tributaire de travailler avec des externes, à savoir aussi c'est que les communes francs-montagnardes n'ont pas forcément aussi des capacités financières qui sont très importantes. Et puis, je vous dirais que certains citoyens pourraient vous dire : « Mais au lieu d'investir là-dedans, on pourrait déjà investir aussi dans d'autres choses ». Parce-que toutes les communes n'ont pas forcément une manne financière évidente. Il y a toujours après, un peu cibler les dépenses communales à bon escient. Après je sais que de parler de la commune des Breuleux, c'est un petit peu différent. Mais je prends, toutes les autres communes des F.-M. ne sont pas dans l'esprit de la commune des Breuleux, je prends la commune de Saignelégier qui vit de manière peut-être un peu plus, qui vit des finances un peu plus compliquées que les nôtres. Donc voilà, aujourd'hui, il y a des choix à faire, il y a des choix politiques, même au niveau communal. Et puis je peux comprendre aussi que se lancer dans ce genre d'entreprise, ça peut aussi être un frein parce qu'il y a l'aspect financier, qui peut être quand même assez conséquent. Il y aura forcément des dégradations. On sait aussi que, voilà, quand vous avez des biens qui sont loués par autrui, forcément de temps en temps, ça se passe mal. Et puis je pense que c'est là aussi où les communes ne veulent pas forcément se lancer à mettre en place des choses qui seront dégradées, peut-être de manière assez rapide.

Ok. Et puis, dernière question, le Parc du Doubs se dote d'une compétence mobilité depuis cette année. Quel rôle il pourrait ou devrait jouer pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables selon vous ?

MP : Le rôle du Parc dans la mobilité ? Est-ce que c'est vraiment son rôle de se lancer dans la mobilité quotidienne des gens ? Je ne sais pas. Pour moi, c'est vraiment quelque chose qui doit être géré de manière cantonale, ça. Après, que le Parc du Doubs s'associe avec le Canton, je pense que c'est bien parce-qu'il y a aussi, le fait que ce soit cantonal, ça amène aussi un pouvoir fort. Et puis ça peut inciter quand même un peu plus les communes. Le Parc du Doubs, c'est très bien le fait de vouloir améliorer cette mobilité, maintenant, le problème, c'est que c'est peut-être plus difficile d'avoir l'écoute des communes membres parce-que il y a peut-être des communes qui ont, je dirais d'autres choses un petit peu à traiter. Mais, pour moi, ça devrait venir du Canton et puis, le Parc du Doubs pourrait s'associer très largement avec. Je pense que ça serait une belle synergie. Maintenant, le problème, c'est qu'on sait où en sont les finances du canton...

Ok, merci. Je n'ai plus de questions. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à rajouter ?

MP : Non. Ben en tout cas, je vous remercie.

Entretien avec Pierre Comte, Planificateur d'offres et KAM chez CarPostal

22 mai 2025, Delémont

Introduction.

Du coup pour commencer, en tant que Planificateur d'offres et Key Account Manager chez CarPostal, quel rôle jouez-vous dans la mobilité aux F.-M. ?

PC : Moi, mon rôle, on est prestataire de services chez CarPostal. Donc en fait, le Service de la mobilité et des transports du Canton du Jura nous commande des prestations de transport à effectuer. Et puis, nous, on doit juste dire combien ça coûte et puis organiser le transport en fonction de ces demandes. Au niveau du cadre légal, c'est à peu près ça. Maintenant, au niveau de la réalité, étant donné qu'on est quand même un gros prestataire de services et qu'on a une certaine vision d'ensemble sur ce qui se passe, aux F.-M., mais aussi ailleurs, on est un peu force de proposition pour des améliorations, des synergies à trouver et puis on peut faire des propositions d'amélioration. Ce qui se passe aux F.-M., malheureusement, c'est que c'est des lignes à faible potentiel de voyageurs, il n'y a pas beaucoup de voyageurs, donc c'est des lignes qu'on appelle du « Transport régional voyageur », et puis, elles sont subventionnées à un fort pourcentage, dans le Canton du Jura, par la Confédération. Et puis, si on met trop d'offres, on perd le financement fédéral, puis ce serait au Canton du Jura de tout financer. Et puis ça, évidemment, pour des raisons de budget, ce n'est pas possible. Donc, on n'a pas une forte marge de manœuvre dans nos propositions d'amélioration. Il faut que ça reste dans un cadre financier strict. Maintenant, en termes d'objectifs, le but, c'est de mettre le plus de monde possible dans les bus pour nous, pour améliorer la mobilité, mais aussi pour améliorer les taux de couverture et puis ces marges de manœuvre. Et puis, dès le moment où on met plus de gens dans les bus, on peut mettre après plus de bus. Après, il y a quand même une notion de volonté politique aussi. Parce qu'on dit dans les transports publics que c'est un peu l'offre qui crée la demande. Donc si on commence à mettre des bus toutes les heures, sur toutes les lignes des F.-M., en quelques années, les gens, ils voient qu'il y a tout le temps des bus qui passent et ils se disent : « Pourquoi pas prendre le bus à la place de mon scooter ou de ma voiture ? ». Mais il faut une volonté politique et surtout des moyens, parce qu'à ce moment-là, le financement fédéral risque de ne pas suivre. Et puis, malheureusement, financièrement, le Canton du Jura, ils n'ont pas les reins assez solides pour mettre des moyens comme ça. Ils pourraient le faire le Canton de Vaud ou le Canton de Zurich, par exemple. Voilà. Il faut vraiment différencier : j'ai deux rôles actuellement, je suis planificateur d'offres et Key Account Manager. En général c'est deux personnes différentes qui font ça. Le planificateur d'offres, lui, son rôle, c'est plutôt vraiment d'approfondir techniquement les offres, d'analyser les synergies, puis les économies à faire et de déterminer combien ça va coûter en termes d'heures et de kilomètres de faire telle ou telle offre. Le rôle du Key Account Manager, c'est vraiment la gestion financière du portefeuille de lignes et les contacts avec les commanditaires, les communes et puis tous les clients qui commandent des prestations. C'est comme ça qu'on est organisé maintenant et on est en réorganisation chez CarPostal, mais ce modèle d'organisation restera. En tout cas, en ce qui concerne le TRV, pour le transport de tous les jours, il y aurait une autre organisation pour vendre des prestations spéciales telles que les courses spéciales pour le Chant-du-Gros, ou bien des trucs comme ça.

Ok, très bien. Et, en deux mots, quels sont les principaux projets que vous avez menés ou que vous prévoyez de mener concernant la mobilité aux F.-M.?

PC : Ça, c'est difficile de le dire en deux mots. Il y a plusieurs projets qui sont en cours. Je pense que vous en avez déjà entendu parler. Il y a notamment le projet du Centre de Bellelay où c'est que là, il y a

un bureau d'études qui a été mandaté, mais ça, c'est plutôt le canton de Berne qui a mandaté, pour étudier la mobilité autour de Bellelay. Et puis, le projet de schéma d'offres pour les lignes de transports publics autour de Bellelay pour les prochaines années, parce qu'ils prévoyent de faire un centre culturel avec un hôtel et puis plein de choses comme ça. Donc ça, je suis dans le comité consultatif pour ce projet-là. Il n'y a encore rien de concret qui s'est fait, mais c'est une étude qui est en cours, qui est à bout touchant, mais qui est plutôt à l'horizon du schéma d'offre 27 - 28, voire 29 - 30.

Donc ça rejoint les Genevez et Lajoux ou bien ?

PC : Oui, toutes les lignes qui passent à Bellelay. C'est principalement les lignes bernoises qui sont étudiées par cette étude quand même. Donc, la ligne 41, la ligne 22. Et puis oui, effectivement, les Genevez, Lajoux, dans une moindre mesure. Et puis, en parallèle de ça, il y a une autre étude qui est menée pour la desserte de l'Etang de la Gruère, avec une desserte touristique via la ligne 32, où il y a des projets de mettre en place des parkings pour décharger les parkings à proximité immédiate l'Etang de la Gruère et que les gens puissent voyager en bus entre le parking et l'Etang pour aller visiter ça. Parce qu'il y a quand même énormément de monde qui va aller à l'Etang de la Gruère pendant la période touristique. Et puis même en hiver, en fait.

Ce parking, il serait où ? Je n'ai pas bien compris.

PC : Alors, c'est pas encore totalement défini. J'ai pas l'étude en tête, je vais regarder si je retrouve.

Et c'est vous qui menez l'étude ?

PC : Non, pas du tout. C'est aussi le Canton du Jura, je ne sais plus avec qui exactement. Ça vous intéresserait d'avoir le document d'études ?

Oui, potentiellement. Je ne m'intéresse pas spécifiquement aux flux touristiques, mais la synergie qu'il peut y avoir avec la mobilité quotidienne, ça peut être intéressant.

PC : Je pense que je devrais pouvoir vous le transmettre. C'est aussi Citec qui fait l'étude. Ça date de 2023. Je vous envoie ça, c'est résumé en 12 pages. Comme ça, on ne s'étale pas trop dessus.

Parfait, merci.

PC : Donc ça, c'est des bureaux d'études qui ont été mandatés et qui donnent des conseils aux cantons, et puis des estimations très grossières de flux financiers induits pour ces éventuelles modifications. Parallèlement à ça, il y a les CJ qui ont revu leurs horaires. Puis on a un projet dans les tiroirs qui va probablement être mis en œuvre en 2027, ce sera de rouler en alternance entre Glovelier et le Noirmont, avec un train toutes les heures entre Glovelier et le Noirmont, donc sur la ligne ferroviaire, et puis à la demi-heure opposée, il y aura un bus toutes les heures entre Glovelier et le Noirmont, donc sur une base régulière. Vous voulez l'amplitude ?

Eventuellement, oui.

PC : Il faut que je retrouve... Et puis ça, c'est quand même quelque chose qui, d'après les dernières nouvelles qu'on a du Canton, qui devrait être mis en place en 2027. Oui, de 7h le matin à 21h le soir, c'est vraiment... Non, ça c'est le dimanche. Pardon. Oui, de 5h du matin à minuit, il y a un bus toutes les heures, avec même des renforts à la demi-heure en heure de pointe du matin, entre Glovelier et le Noirmont.

Et ça, c'est seulement les bus, du coup ?

PC : Ça, c'est seulement les bus. Et ça, c'est le projet dont le financement est quasiment assuré. Enfin, c'est plutôt le Canton du Jura qui pourra vous dire, mais c'est un projet qui est dans les tiroirs pour 2027 et qui sera probablement mis en œuvre. Et puis, autrement, aux F.-M., j'ai pas d'autres projets vraiment

concrets. Mais moi, personnellement, avec ma connaissance du réseau, j'aimerais bien qu'on se coordonne avec les CJ et puis qu'on revoit un petit peu le réseau de bus, en construisant des infrastructures avec notamment un hub de correspondance aux Reussilles, parce qu'actuellement, il y a le phénomène qu'entre les Reussilles et puis Tramelan, il y a la ligne de train, puis trois lignes de bus qui descendent. Il y a la ligne de Saint-Imier, il y a la ligne 32 Saignelégier – Tramelan, et puis la ligne 33 Bassecours – Lajoux, qui se retrouvent tous aux Reussilles, puis ils descendent presque tous en même temps jusqu'à la gare de Tramelan, et puis ça remonte. C'est vraiment contre-productif, à mon avis. Donc on a ce projet de faire un hub de correspondance aux Reussilles avec des nouvelles terminaisons de lignes aux Reussilles. C'est un peu l'axe d'amélioration que je vois pour le réseau des F.-M., moi, personnellement.

Oui. Et donc la coordination actuellement avec les CJ, elle se fait quand même sur certains niveaux ?

PC : Oui bien sûr. Alors c'est pas ce qu'il y a de plus facile, parce-que – alors là c'est vraiment mes impressions personnelles – mais j'ai l'impression qu'ils n'aiment pas beaucoup le changement. Ils ont tout l'historique de toutes les modifications, donc ils savent que telle course c'est pratique parce-que... Il y a trois élèves qui vont au centre de formation à Saint-Imier et qui aiment bien prendre cette correspondance, puis c'est pour ça qu'elle est décalée de 5 minutes par rapport aux autres. Idem pour les trains aussi, ils ont des horaires de trains qui sont parfois anarchiques, notamment le matin. Alors qu'au point d'accroche à Tavannes, les trains CFF sont ultra réguliers, dans les trains du matin qui roulent qu'en période de la semaine ou bien comme ça, c'est pas forcément très régulier et puis c'est un peu compliqué à comprendre pourquoi. Et puis du coup, il en découle que l'horaire est moins lisible pour les voyageurs et c'est moins facile de s'adapter pour les correspondances de bus après derrière. Il y a aussi, je ne sais pas si ça rentre dans le cadre de votre projet, mais on a refait tout le réseau nocturne des F.-M. pour l'horaire 2026. Donc le réseau nocturne, ça ne roule que le vendredi et le samedi. Ça faisait longtemps que c'était demandé : une liaison Glovelier – Lajoux – Les Genevez – Les Reussilles va être créée. Parce qu'actuellement, on est bloqué à Lajoux, on ne peut pas aller dans la Vallée de Delémont ou revenir depuis Lajoux la nuit. Donc en 2026, ce sera fait. Il y aura une seule liaison vers 2h du matin. Et puis, découlant de ça, on a revu un petit peu la distribution du réseau dans les F.-M.

Et ça signifie quoi, concrètement ?

PC : Ça signifie qu'il n'y aura plus trois liaisons Saignelégier - La Chaux-de- Fonds, mais plus que deux. Et la troisième au milieu, elle sera limitée aux Bois. Pour descendre au Pommerats, on n'y va plus qu'une fois. Mais bon, il n'y avait jamais personne, de toute façon, dans les bus, donc ça ne veut pas changer la vie de grand monde. Et puis, on garde quand même une bonne liaison sur Tramelan et Bienne avec deux connexions par nuit. Globalement, on n'a rien péjoré sur des choses qui étaient utilisées par les gens. Et on a créé cette connexion à la Vallée de Delémont pour les gens de Saulcy et Lajoux. Pour autant que Saulcy soit dans les F.-M., mais je crois que oui.

Non.

PC : Ah bon ? Ça vaut la peine d'étendre votre étude jusqu'à Saulcy, c'est quand même sur le réseau des F.-M.

Oui, c'est vrai. On peut passer un peu au diagnostic des pratiques de mobilité actuelles. Comment est-ce que vous décririez les pratiques de mobilité quotidienne des habitants des F.-M. ? Quels sont les principaux enjeux ?

PC : Alors ça, c'est vraiment... C'est pas mon travail de faire ça. Donc, je ne sais pas. On a des statistiques de montées et descentes qui sont assez précises. Je dirais que, ce qui ressort des statistiques, c'est qu'il y a quelques utilisateurs pendulaires qui utilisent le bus quotidiennement. Et donc, ils sont obligés d'être

assez souples, eux, avec leurs horaires de travail, enfin, que ce soit assez fixe plutôt, parce-que l'horaire manque de souplesse, donc ils ne peuvent pas se dire tout d'un coup, « je prends le bus suivant » ou « je prends le bus d'avant », parce qu'on a vraiment une offre limitée.

Oui, ok. Et du coup, quels sont, selon vous, les principaux freins à une mobilité plus durable dans le district des F.-M. ?

PC : En tout cas, du point de vue des transports publics, c'est l'offre qui est limitée aux stricts besoins pendulaires à heure fixe, et scolaires aussi, dans une mesure qui est quand même pas négligeable. Sur toutes les lignes, on a des courses qui sont mises à l'horaire, mais destinées uniquement à du scolaire, quasiment, notamment sur Bellelay, un peu moins maintenant sur la ligne 34, mais quand même un peu. Et puis voilà. Mais les freins, vraiment, à une mobilité plus durable en transports publics, c'est la limitation de l'offre, mais qui est due à ce que je vous ai expliqué au niveau des financements, qu'on peut pas mettre une grosse offre parce-que c'est le financement qui manque. Un Monsieur du Canton nous dit toujours : « Les F.-M., c'est 12 000 personnes. Ça représente la même population que Delémont, mais sur une zone beaucoup plus étendue. », Donc ici, on arrive à mettre la fréquence au 10 minutes sur 3,5 km pour la ligne 2, mais on ne peut pas le faire sur 25 km pour la même ligne, aux F.-M. Même si c'est la même taille de population, c'est beaucoup trop épars. C'est aussi un frein à une mobilité plus durable, c'est que la densité de population est très faible. Et puis que mettre en place des outils de mobilité durable, en tout cas des trucs à horaire fixe et grandement dimensionnés, ça coûte très cher. C'est ça le frein.

Ok. Mais je me pose un peu la question, parce-que du coup, vous avez dit aussi que l'offre dans le domaine de la mobilité, elle crée la demande. Dans quelle mesure est-ce que la Confédération elle prend ça aussi en compte dans ses calculs de couverture des frais ? Est-ce que, par exemple, elle pourrait imaginer que sur 5 ans, il y aura une augmentation de l'offre ? Enfin, je sais pas si vous voyez où je veux en venir.

PC : Tout à fait, ouais. En fait, quand on met en place une nouvelle offre, admettons, je dis n'importe quoi, on fait une nouvelle ligne de bus qui fait Saignelégier – Le Noirmont, enfin je n'en sais rien, une nouvelle ligne de bus dans les F.-M. avec une offre intégrale à la demi-heure, de 5 h du matin à 9 h du soir, c'est fantastique. Pendant deux ans, la Confédération, ils vont payer leur part, à peu près 70 % dans le Canton du Jura, sans poser de questions et sans analyser les chiffres. Par contre, on a ces 2 ans d'essai pour atteindre un taux de couverture minimum. Un taux de couverture, donc c'est les recettes gagnées sur la ligne par rapport aux coûts. Donc si la ligne elle coût un million, pour avoir 10 % de taux de couverture, il faut encaisser 100'000 francs entre les billets rendus et les retombées de l'abonnement général, du vagabond, etc. Il faut, pour avoir une cadence horaire intégrale, donc c'est 18 paires de courses par jour, une course par heure, en gros, il faut avoir 10 % de taux de couverture. Si on veut plus que 18 paires de courses par jour, là, on passe des fois de la cadence à la demi-heure, là, il va falloir 20 % de taux de couverture. C'est-à-dire que pour une ligne qui coûte un million, il va falloir gagner 200'000 francs en recette. Puis après, si ce taux de couverture-là, il n'est pas atteint au bout des deux ans, l'OFT, ils arrêtent de subventionner la ligne. On peut toujours continuer à rouler, mais c'est le Canton du Jura qui doit payer l'intégralité. Et puis le Canton du Jura, ils n'ont pas de sous pour ça. Alors ce qui se passe, c'est qu'en fonction du potentiel d'une ligne, on analyse le bassin de population, le nombre d'emplois desservis, on arrive à faire des prévisions pour dire, « ok, on lance ça, dans deux ans, il y a de fortes chances qu'on ait le taux de couverture et que la ligne soit pérenne », ou bien on analyse le truc et on remarque qu'il n'y a pas assez de population ni d'emplois, donc il n'y a pas vraiment de flux possible pour, en deux ans, atteindre ce taux de couverture. Et puis là, c'est aussi notre rôle en tant que prestataire de service de dire au Canton : « On peut le faire, mais il y a très peu de chances que, dans deux ans, on atteigne le taux de couverture. Puis ça sera à vos frais, quoi. ». Et l'entreprise CarPostal,

c'est une entreprise nationale, on prend vraiment pas de risque dans les prévisions de voyageurs pour éviter que dans nos offres, les prévisions montrent que ça atteint un certain taux de couverture, puis qu'après, en réalité, ça l'atteint pas. Parce-que sinon, c'est déjà CarPostal qui doit payer la différence entre les recettes prévisionnelles et puis ce que coûte la ligne effectivement, et si le taux de couverture n'est pas atteint, après c'est le canton pour lequel on roule qui devra payer la totalité de la ligne au lieu que l'OFT paye son pourcentage. C'est vraiment un secteur super subventionné où c'est que l'OFT mène le bal et définit des règles assez précises pour du financement.

Ok. On peut passer maintenant un peu au cœur du sujet : les pistes et leviers d'action pour rendre les mobilités aux F.-M. plus durables. Donc, les distances parcourues par jour et par personne ont considérablement augmenté ces dernières années en Suisse. Selon vous, serait-il possible et souhaitable de faire « machine arrière » et favoriser une diminution des distances parcourues ? Et si oui, comment ?

PC : Alors non, je vois pas pourquoi on ferait machine arrière pour la mobilité. Sauf si on prend l'angle du fait que les gens habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail, puis que c'est ça qui augmenterait les kilomètres parcourus par jour et par personne en Suisse. Dans ce cas-là, la solution, c'est de favoriser le télétravail pour tous ceux qui peuvent le faire, évidemment. De favoriser aussi l'horaire libre pour décharger les lignes en heure de pointe, et puis aussi mettre plus de gens dans les transports publics en heure creuse. Ça permet d'équilibrer, puis d'être quitte d'avoir une offre à la demi-heure en heure de pointe, mais après rien en heure creuse, puis de nouveau de la demi-heure en heure de pointe. Ou d'avoir des trains ou des bus surchargés en heure de pointe. Voilà. Maintenant, pour la région des F.-M., précisément... Comme je vous ai dit, c'est pas une région qui a une forte densité de population, c'est plutôt rural. Ouais… À part le télétravail, pour les employés qui peuvent le faire, je ne vois pas beaucoup de raisons de freiner ces distances parcourues par jour.

Très bien, on peut passer à la prochaine question alors. 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 à développer dans les F.-M. ?

PC : Alors là, je ne vous parle plus en tant que planificateur et KAM chez CarPostal, mais plutôt en tant que spécialiste en mobilité, parce-que ça fait partie de mon travail et je suis un peu formé là-dessus, à mon avis, ce n'est pas le transport public qui est la solution la mieux adaptée pour favoriser la mobilité alternative aux F.-M., enfin, comme alternative à la voiture individuelle. Il y a les véhicules partagés comme Mobility qui sont quand même une très bonne solution. Maintenant, encore une fois, j'ai affaire avec des politiciens dans certaines communes qui, eux... Enfin, c'est les communes qui doivent demander des Mobility et puis ils payent. En fait, ça marche comme ça, Mobility : On demande à Mobility de mettre un véhicule là et puis, admettons que ça coûte 6'000 francs par année pour la place de parc, puis l'entretien du véhicule et puis tout ça, si les 6'000 francs par année ne sont pas atteints, c'est la commune ou la collectivité qui a commandé le véhicule qui doit payer la différence. Donc mettre des mobilités aux F.-M., ce serait super, je sais pas s'il y en a déjà en fait… ?

Une, au Noirmont.

PC : Au Noirmont, ouais. Mais potentiellement, si ce n'est pas assez utilisé, ça peut coûter cher à la collectivité. Mais après, il y a d'autres moyens que Mobility. Le transport public à horaire intégrale, c'est peut-être pas non plus super, mais du transport public à la demande, avec un réseau un peu alternatif, comme ils font - je sais pas si vous vous êtes intéressée à ce qu'ils font dans la région de Aigle. C'est les transports publics du Chablais.

Oui, ça me dit quelque chose.

PC : Ils ont un truc pas mal, c'est qu'à partir de 8 heures le soir, je crois, ils ont plus vraiment d'horaires de ligne puis de réseau, mais ils ont une application et puis à la place d'avoir 5 bus puis 5 chauffeurs, ils en ont que 2 et puis tu réserves ton... tu dis que tu veux aller de tel arrêt à tel arrêt, n'importe où sur le réseau dans l'application, il faut réserver un peu à l'avance et puis après l'application, elle crée les trajets pour les chauffeurs un peu en live en fonction des demandes. Ça, ce serait une solution aux F.-M., notamment pour de la desserte plus tard en soirée qui serait parfaitement viable. On a une solution comme ça chez CarPostal qui s'appelle Yoki, qui peut être mise en œuvre aussi. Encore une fois, il y a des coûts. Mais j'imagine que aussi en journée, ça pourrait être quelque chose d'intéressant pour combler les trous en heures creuses. Puis après, évidemment, des vélos cargos, des vélos électriques, c'est, étant donné que les F.-M., c'est relativement plat, sauf quand il faut y monter, puis même avec les vélos électriques, les pentes n'existent quasiment plus. Donc ça, c'est aussi une très bonne alternative à la voiture individuelle. Mais c'est vrai qu'en milieu rural, alors c'est très facile à mettre en œuvre en ville, parce-que les distances sont courtes, puis qu'il y a des aménagements routiers nécessaires pour que ce soit facile, en milieu rural, c'est quand même vachement plus compliqué de se dire que je vais prendre mon vélo-cargo pour aller faire des commissions dans le village à côté. Même si la distance, en fait, c'est... Puis ça, on remarque avec des copains, la distance, c'est la même que ce que tu devrais faire en ville, sauf qu'il y a le phénomène psychologique que tu sors du village, tu es sur la route principale, tu dois rentrer dans un autre village, et puis le réflexe, c'est de prendre la bagnole. Vraiment, on a remarqué ça avec un pote, lui il vient de Courroux, moi je viens de Courtételle, et puis on habite les deux à Berne maintenant. Donc quand on est à Berne, on prend notre vélo, on fait tout en vélo, c'est tout à 10 minutes, c'est fantastique, puis quand on est dans le Jura, faire Courtételle – Delémont, moi je prends la bagnole de mes parents parce-que j'ai trop l'habitude, alors que j'habite le long de la piste cyclable. C'est vraiment... On a des biais comme ça, des vieilles habitudes qui sont lourdes à changer. Ça, c'est un des leviers qui est compliqué, c'est de changer les habitudes des gens. Même nous, lui il travaille aussi dans le développement durable, moi je suis dans la mobilité, on a ces biais-là.

Ok. Et puis, selon les résultats de mon enquête, le train est l'alternative à la voiture individuelle qui semble le plus convaincre les francs-montagnards. Cependant, ceux-ci se disent plutôt insatisfaits du coût et de la fréquence des TP. Une augmentation des cadences et/ou une baisse des coûts seraient-elles envisageables ? Quelle est votre marge de manoeuvre ?

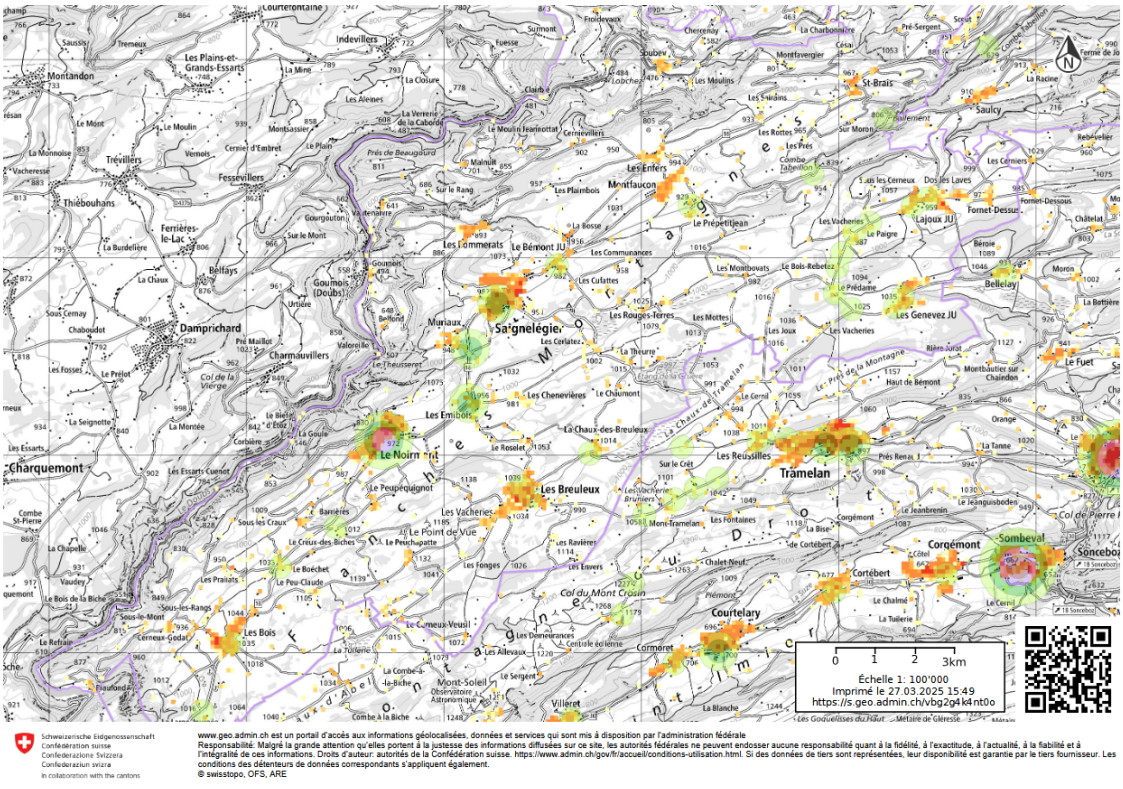
PC : Bon, là, j'ai aucune marge de manœuvre sur les trains, moi. Faudra plutôt demander à M. Piton, si vous le voyez. Mais fondamentalement, il n'a pas beaucoup de marge de manœuvre non plus, parce-que c'est le Canton qui commande les prestations. Et puis le prix des billets en Suisse, c'est quand même quelque chose qui est réglé par l'Alliance SwissPass, qui est la faitière de toutes les entreprises de transports publics, qui définit un prix au kilomètre dégressif, c'est-à-dire que si tu fais peu de kilomètres, le kilomètre va te coûter 2 francs, puis si tu fais beaucoup de kilomètres, le kilomètre va te coûter 20 centimes. Ça favorise des coûts bas pour les transports publics. Maintenant, le seul levier pour changer ça, il est politique. C'est-à-dire qu'il faut qu'il y ait une volonté fédérale de faire baisser le prix des transports publics en augmentant les subventions massivement à ces derniers pour compenser le prix des billets chers. Et puis malheureusement, on a un Conseiller fédéral qui est pro voiture à la tête du département de la mobilité actuellement. Donc c'est pas... Ouais, étant donné que les Suisses votent à droite, en règle générale, c'est pas le chemin politique qu'on prend pour faire baisser ça, quoi. C'est vraiment le seul levier, en fait, c'est vraiment le levier politique et puis l'augmentation de subventions. Parce-que baisser les coûts, on peut le faire dans des mesures marginales, mais il faut quand même payer les chauffeurs, les véhicules, ils doivent être là, et puis on ne peut pas faire baisser les prix des constructeurs. Après, dans le ferroviaire, il y a tout ce qui est coûts d'infrastructure qui sont aussi très élevés. On ne va pas faire du dumping salarial en engageant que des frontaliers à 2500 francs par mois. Donc, faire baisser les coûts, on peut faire baisser les coûts relatifs en mettant un peu moins de gens

dans les bureaux, et puis justement trouver des synergies entre les entreprises pour éviter des trajets à vide, des trucs comme ça, mais ça reste extrêmement marginal dans le coût total.

Et ce serait pas possible au niveau régional, ou au niveau cantonal, d'imaginer des transports publics gratuits pour les jeunes, par exemple ? Des choses comme ça, c'est vraiment au niveau fédéral que ça se déciderait ?

PC : Alors on a de la chance en Suisse parce-que les cantons sont vraiment souverains et indépendants sur ce qu'ils veulent faire. Si le Canton du Jura décide d'offrir la gratuité à tous les jeunes de moins de 25 ans, ça implique qu'ils doivent acheter un abonnement vagabond à tous les jeunes de moins de 25 ans. On peut le faire, mais il faut payer. Il y a aussi le phénomène sur pas mal de lignes, là on sort des F.-M., mais même, que si les lignes continuent à exister, c'est parce qu'il y a des élèves dedans, sinon on aurait pas le taux de couverture, et puis le fait que ces élèves payent des abonnements, ça paye la ligne. Donc en fait, on ne peut pas juste dire, nous CarPostal, ok, les jeunes ils payent plus, parce-que la ligne est foutue sinon, il n'y a plus de financement fédéral. Le Canton du Jura, ils ne peuvent pas non plus juste dire, ok, les jeunes ne payent plus, parce-que ça fait perdre des recettes. Enfin, il faut que l'argent vienne de quelque part. Alors, s'il doit venir du canton, il faut que ce soit un canton riche, mais les cantons riches, ils sont de droite. Et puis, s'il doit venir d'ailleurs, il faut que ça vienne de la Confédération avec une volonté vraiment, pas de construire des autoroutes, mais de favoriser le transport public ou la mobilité plus durable. Après, augmenter la cadence… Ouais, augmenter la cadence des trains, alors augmenter la cadence des bus c'est facile, on peut assez facilement acheter un bus ou deux bus ou trois bus, puis augmenter la cadence. Sur le ferroviaire, j'ai travaillé dix ans dans le ferroviaire, je connais un petit peu, c'est des projets qui prennent beaucoup plus de temps parce qu'il faut acheter le matériel roulant. Ça veut dire qu'il faut déjà faire des horaires en adéquation avec le matériel roulant supplémentaire. C'est du matériel roulant qui s'amortit sur plusieurs dizaines d'années parce-que ça coûte extrêmement cher. Donc il faut avoir une garantie derrière, qu'il faut vraiment acheter ce matériel roulant et que ça ne va pas coûter plus cher que ce qui est prévu.

Ouais, ok. Et là donc j'ai croisé l'indicateur d'accessibilité en TP de l'ARE avec la carte de concentration de la population et on voit certaines zones où l'accessibilité semble plus problématique en TP, notamment à Montfaucon, aux Pommerats ainsi qu'autour des villages de Saignelégier et des Breuleux. Est-ce un constat qui vous parle ? Et si oui, comment ces questions sont-elles abordées ou pourraient-elles au sein de CarPostal ?



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
In collaboration with the cantons

www.geo.admin.ch est un portail d'accès aux informations géolocalisées, données et services qui sont mis à disposition par l'administration fédérale
Responsabilité: Malgré la grande attention qu'elles portent à la justesse des informations diffusées sur ce site, les autorités fédérales ne peuvent endosser aucune responsabilité quant à la fidélité, à l'exactitude, à l'actualité, à la fiabilité et à l'intégralité de ces informations. Droits d'auteur: autorités de la Confédération suisse. https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/conditions-utilisation.html. Si des données de tiers sont représentées, leur disponibilité est garantie par le tiers fournisseur. Les conditions des détenteurs de données correspondants s'appliquent également.
© swisstopo, OFS, ARE

PC : Ouais, il est intéressant, votre graphique. Mais justement, pour l'affaire de Montfaucon, c'est ce dont je vous avais parlé dans les projets, avec l'alternance demi-heure, demi-heure entre la ligne 34 et la ligne de train, entre le Noirmont et Glovelier. Donc là, ça règle pas mal de trucs aussi. Alors, au sein de CarPostal, ces questions, elles sont abordées, mais comme je vous ai expliqué au début, nous, on n'est que force de proposition pour des améliorations. On ne peut pas décider, nous, tout d'un coup, de se dire qu'on va aller toutes les demi-heures faire du Saignelégier - Montfaucon parce qu'on trouve ça cool, il faudra bien que quelqu'un paye ses prestations et puis c'est le Canton qui décide vraiment des horaires au final. Après, moi, je pense personnellement que l'ancienne direction des CJ a raté le coche avec le fonds d'investissement ferroviaire, le FIF, qui courait parce qu'ils auraient pu provoquer une réfection de la ligne Saignelégier - Glovelier avec potentiellement des passages plus proches des villages et la suppression du rebroussement au fond de la Comte Tabeillon, c'est à Bollement, je crois, je sais plus. Mais bon, après, le FIF, il payait pas tout, il fallait qu'il y ait des investissements aussi cantonaux. Voilà. Je sais pas s'il y a des projets qui ont été effectués et puis que finalement, il n'y avait pas de sous, mais… Les CJ auraient dû profiter du FIF pour refaire cette ligne. Parce-qu'il y a deux problèmes sur cette ligne : Le premier, c'est le rebroussement, où les trains doivent s'arrêter, le mécanicien doit changer de bout, puis repartir. Ça fait perdre facilement 5 minutes sur le temps de trajet, voire plus. Le deuxième, c'est la puissance électrique à disposition. Ils ne peuvent pas faire monter deux trains en même temps, l'un derrière l'autre, parce-que sinon, ça fait péter le système électrique. On a découvert ça quand on a essayé d'organiser le Chant-du-Gros, puis qu'on leur disait, « vous mettez trois trains à la suite ». Et puis en fait ils peuvent pas.

Ok ouais. Et puis donc ça, ça peut être changé, mais ça a des coûts.

PC : Ça peut être changé, mais c'est des projets d'investissement sur 20 ans. Il y avait le fonds d'investissement ferroviaire, où certaines entreprises comme les TPF, ils ont vraiment fait des gros trucs avec les soutiens cantonaux pour améliorer le réseau et puis gagner 3-4 minutes ici, 3-4 minutes par là, puis au final, ça fait des trajets qui sont réduits de 10 minutes entre Fribourg et Neuchâtel, par exemple.

Dans le Jura, on a rien vu de tout ça. Enfin, aux CFF, oui, mais ça, c'est vraiment fédéral. Mais sur les CJ, on n'a rien vu de tout ça. C'est un peu décevant en tant qu'acteur de la mobilité dans la région que cette ligne soit toujours vieille et peu efficace. Mais il y a des projets qui sont en cours, avec notamment une troisième voie pour que les CJ puissent faire des directs Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Glovelier – Delémont. Mais c'est des trucs, ça fait 20 ans qu'on en parle et puis on ne sait pas à quel horizon ça va se faire effectivement.

Ouais, ok. Et concernant les transports scolaires, est-ce que c'est vous qui vous occupez de planifier cette offre ? Et existe-t-il des synergies avec l'offre standard ou serait-il possible d'en imaginer ?

PC : Alors oui, c'est moi qui m'occupe de planifier ces offres, et oui, évidemment, il y a des synergies avec l'offre standard. On a notamment le groupement scolaire des Breuleux, où là, il y a des synergies qui existent avec l'offre standard. En fait, c'est les mêmes véhicules qui roulent sur les courses de ligne et qui, après, font des cours spéciales pour les élèves. Donc ça réduit les coûts pour les transports scolaires. Ce qui se passe aussi, c'est que, en règle générale, quand il y a une nouvelle demande scolaire, on l'analyse, puis on essaye de publier au maximum les courses nécessaires pour que ce ne soit pas du transport purement scolaire, mais du transport public aussi, ce qui provoque souvent des irrégularités dans l'horaire. Et puis des trucs que, quand on regarde l'horaire, on ne comprend pas. On se dit « mais pourquoi le bus il attend 14 minutes ici, alors qu'il pourrait continuer tout de suite et puis ça ferait une correspondance ? ». Souvent c'est parce qu'il y a les élèves qui finissent et puis il leur faut 10 minutes pour aller dans le bus et puis voilà, enfin c'est sur des petits trajets comme ça. Et puis donc aux F.-M. on a ça pour le groupement scolaire des Breuleux, pour le groupement scolaire de Valbirse, et puis le Petit-Val, c'est plutôt du côté bernois ça. Et puis, il y a une offre en cours pour, à partir du mois d'août, pour le secteur de la Courtine, donc entre les Genevez et puis Lajoux, où ils cherchent une nouvelle solution, parce qu'actuellement ils ont un minibus scolaire qui appartient à la commune, qui fait des trajets les Genevez – Lajoux dans les deux sens, mais là, il va devenir trop petit pour le nombre d'élèves, donc ils nous ont demandé une offre. Et puis c'est en cours d'évaluation.

Et puis du coup, par exemple, entre St-Brais et Montfaucon, il n'y a rien du tout qui est prévu ?

PC : Entre St-Brais et Montfaucon, alors là, nous, on n'a rien. Il y a probablement quelque chose, mais ce n'est pas CarPostal qui le fait. Mais pour les questions des transports scolaires, il vous faudra parler à Gérald Marchand du canton du Jura, qui est le responsable pour la coordination des transports scolaires justement. Lui, il a tous les dossiers, que les enfants soient transportés en train, avec les bus Mobiju, donc CarPostal, ou avec des transporteurs privés, lui, il sait tout, il pourra tout vous dire.

Ok, top. Donc on peut passer à la prochaine question concernant le transport à la demande. Du coup, vous trouvez que ce serait pertinent de développer ça ? Vous avez dit, plutôt en complément horaire, le soir ?

PC : Alors, il y a plusieurs solutions pour implanter une offre à la demande. Maintenant, avec les applications qui existent et qui sont développées, on pourrait imaginer d'avoir pas du tout d'horaire et fonctionner uniquement à la demande. Mais le problème, c'est que pour qu'un bus roule, ça demande une action des clients. Et puis, ils peuvent pas juste se dire « ok, je travaille là le lundi, le mardi et le mercredi, je peux prendre le bus, j'ai rien besoin de faire. ». Donc, ça peut être contre-productif, à mon avis, de mettre que du à la demande, je pense qu'en heure de pointe, il faut garder des horaires. Par contre, mettre à disposition, sur le modèle de ce qui se fait dans le Chablais, un bus et un chauffeur en heure creuse qui peut faire des courses à la demande, à mon avis, ce serait potentiellement un bon levier aux F.-M. pour améliorer, enfin, pour diminuer l'usage du transport individuel motorisé. Mais là, il y a toujours le même frein, c'est les coûts. Il y a des coûts de mise en place avec le développement du programme quand même, même si l'algorithme existe et tout, il faut quand même le configurer pour la

région. Et puis il y a les coûts de fonctionnement qui sont aussi plus élevés que s'il y avait juste des courses à l'horaire. Et puis après, il faut analyser le potentiel de recettes par rapport à ça. Et puis, ouais, sur un secteur comme les F.-M., qui est quand même éclaté en termes de densité de population, admettons, s'il n'y a qu'un bus, et puis qu'un chauffeur qui tourne, puis qu'il y a quelqu'un qui nous demande de faire un Montfaucon – Glovelier, puis que 5 minutes plus tard, il y a quelqu'un qui nous demande de faire un Tramelan – Les Genevez, celui qui va nous demander le Tramelan – Les Genevez, il va attendre une heure avant qu'il y ait un bus qui arrive, donc ce n'est pas non plus super efficace. J'ai l'impression, comme ça vraiment à vue de nez, il n'y a jamais eu d'études qui se sont faites, j'ai l'impression que les coûts seraient trop élevés par rapport aux bénéfices réels pour la population. Justement à cause de l'éclatement de la population sur un large territoire. Mais c'est une impression, j'ai sûrement plein de biais et puis c'est pas confirmé par des chiffres ni par des statistiques. Faut faire gaffe avec ces impressions personnelles dans ce genre de cas.

Mais c'est vrai qu'ils avaient mis des bus à la demande en Ajoie en 2010, je crois, ou par là. Et puis c'était hyper coûteux. Et du coup, après, ils ont remplacé par des bus, des lignes cadencées. Et puis là, il y a eu une augmentation assez folle de l'utilisation.

PC : Dans le Jura, on a un seul exemple de bus à la demande, c'est le Publicar ici à Delémont, qui dessert les zones qui sont un peu moins ou pas desservies par les lignes urbaines. Et aussi pour les personnes à mobilité réduite, qui n'ont pas la possibilité d'accéder à un arrêt de bus depuis chez eux facilement. Et puis là, il y a effectivement une demande, mais on dessert vraiment des quartiers où il y a 3'000 – 4'000 habitants, et puis la couverture géographique est très faible. Généralement, on amène des gens depuis leur quartier à la gare ou le contraire. Ce qui fait que, on a aussi qu'un minibus, ce qui fait que le nombre de kilomètres est très faible, et puis la réactivité est très forte. Quand ils téléphonent pour une demande, en 10 minutes maximum, le bus est là. Ce qui ne serait pas du tout le cas sur un secteur comme les F.-M. Si on est à Saignelégier, puis qu'il faut aller aux Vacheries de je sais pas quoi, parce-qu'il y en a huit, et ben… c'est plus compliqué.

D'accord. Et puis, toujours selon les résultats de mon enquête par questionnaire, le vélo à assistance électrique est la deuxième alternative au transport individuel motorisé qui semble le plus convaincre les francs-montagnards et près d'un répondant sur quatre est en possession d'un VAE en état de fonctionnement. Dans quelle mesure pensez-vous que l'intermodalité vélo - TP pourrait être pertinente pour diminuer l'usage de la voiture dans les mobilités quotidiennes des franc-montagnards ? Et si cela est pertinent, comment favoriser cette dynamique ?

PC : Alors, en termes d'intermodalité, c'est extrêmement pertinent, mais il faut juste construire des infrastructures… Enfin, un truc qui est hyper incitatif pour les utilisateurs de vélo électrique, à mon avis, c'est qu'il y ait une place de parc ou un parking qui est à l'abri, pas forcément chauffé, mais au moins à l'abri des intempéries et qui offre une possibilité de recharge. Ça, ça me paraît aussi assez important. Et qui serait, avec une bonne connexion au transports publics, Et puis là, il ne faut clairement pas qu'il n'y ait que des bus, mais il faut que ce soit un nœud intermodal. Donc, clairement, ce serait les Reussilles, Saignelégier et puis le Noirmont où ça pourrait être intéressant d'installer des... Je n'en sais rien au niveau du dimensionnement, mais... Un local ou un conteneur, ou même un abri couvert et peut-être grillagé avec des prises électriques pour favoriser cette intermodalité-là. Parce qu'effectivement, en cas de beau temps, c'est vraiment l'idéal. Tu prends ton vélo électrique, tu vas à la gare la plus proche, et puis après, tu prends le train ou le bus. C'est vraiment chouette. Maintenant, à tous les points du réseau, ce n'est pas envisageable de mettre des infrastructures comme ça. Mais je pense que pour favoriser cette dynamique, c'est de mettre à disposition des places de stationnement avec possibilité de recharge pour les vélos électriques, ou au moins des places de stationnement.

Ok. Et puis il y a certains bus, j'ai déjà vu, qui ont des supports à vélo directement. Est-ce que c'est

quelque chose qui se fait dans le Jura ?

PC : Alors ça, ce serait bien que mon collègue d'exploitation, il soit là, mais il ne va pas venir. En termes de transport de vélos, on a un système de réservation qui est possible, donc on peut transporter des vélos avec une réservation. Fondamentalement, dans les zones touristiques et avec la taille des bus, on peut charger les vélos dans les bus sans problème, mais c'est simplement qu'en heure de pointe, quand le bus il est plein, ça prend beaucoup de place, les vélos, et puis c'est pas possible de refuser des gens parce qu'il y a trop de vélos dans le bus. D'autant que les vélos électriques, ils prennent plus de place que les vélos normaux. Maintenant, je sais pas à quel point la politique de transport... Enfin parce-que le but c'est de transporter les vélos dans les bus, c'est un peu ce qui est demandé à l'issue de votre sondage ?

Non, non, pas forcément.

PC : Parce-que ça, après, ça devient compliqué. Il faut dimensionner les bus plus grands, avec des espaces plus grands. Ou mettre une remorque, mais ça provoque des difficultés d'exploitation assez grandes, parce qu'on peut pas mettre une remorque à chaque bus. Enfin voilà.

Oui ok. Et puis, plus de la moitié des répondants à l'enquête par questionnaire que j'ai menée se disent prêts à diminuer leur usage de la voiture. Certains 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 cela serait impossible ou trop compliqué. À votre avis, quels moyens pourraient être mis en œuvre pour aider les différents publics cibles à passer à l'action ?

PC : Très bonne question. Non, bah là... C'est toujours un mix entre augmenter l'offre, faire du marketing pour dire aux gens « coucou, il y a aussi des bus, qui passent devant chez toi tout le temps. ». Mais bon, si vraiment ils passent devant chez eux tout le temps, ils le voient. Maintenant, il y a des effets d'annonce aussi qui peuvent être pertinents, c'est-à-dire que dans un horizon à 5 ans, entre 5 et 7 ans, j'imagine quand même que le projet que j'aimerais mener de refonte du réseau de bus aux F.-M. avec ce hub de correspondance aux Reussilles et puis des meilleures connexions sur les trains, notamment la ligne 34 qui arrive, ça va être mis en œuvre. Et puis, s'il y a un effet d'annonce ponctuel, « à partir du 14 décembre 2028, il y aura une bien meilleure connexion avec les bus, et puis de la fréquence, et puis des parkings pour votre vélo ici, puis là, puis là. », ça fait aussi que les gens, ils s'intéressent. La politique des petits pas, ça marche un peu moins, mais au niveau financier, c'est ce qui marche le mieux, c'est ça le problème. Mais je pense quand même que le changement d'horaire en 2026-2027, donc pour l'horaire 2027, il va être assez impactant avec cette ligne commune, je dirais, entre les CJ et puis Car Postal, entre Glovelier et puis le Noirmont, qui est quand même assez dimensionnant pour les F.-M., en tout cas le nord des F.-M. Puis une meilleure régularité de la part des CJ aussi.

J'ai encore deux petites questions concernant la gouvernance plutôt. Plusieurs initiatives de mobilités alternatives à la voiture individuelle ont été lancées par des privés dans le Jura, par exemple le Noctambus dans les F.-M. a été de base lancé par un privé, et puis le projet de vélo en libre-service, qui devrait bientôt voir le jour, est également l'initiative d'un privé. À votre avis, comment expliquer cette dynamique ?

PC : Bon alors il faut savoir que depuis 2022, les Noctambus ne sont plus du tout privés. C'est inclus dans le TRV, ça roule comme les lignes de jour, l'abonnement général est reconnu ; c'est plus du tout privé. Alors c'est financé en partie par le privé avec l'association Noctambus. Mais c'est clair qu'à l'époque, ça doit faire 15 ans que ça existe le Noctambus, voire un peu plus, à l'époque c'était venu d'une initiative privée et puis c'était très bien, et après on a vu que ça marchait et puis on a mis ça sur le TRV. C'est une bonne question, comment expliquer cette dynamique. Il y a plusieurs explications à mon avis. Dans le transport public et puis dans tout ce qui est public en général, en fait, au niveau de la mobilité, mais aussi au niveau de tout le reste, on a une énorme inertie et puis des temps de réaction qui sont très

lents pour mettre en place des choses innovantes et peu attendues. On a le frein financier, mais on a aussi le frein du cadre légal. Des vélos en libre-service, alors là il y a un cadre légal et un truc qui existe, mais là c'est plutôt le frein financier qu'était réel, pour par exemple Publibike qui est aussi une entreprise CarPostal. Et puis le projet de vélo en libre-service, il est lancé par une entreprise connue dans la région, c'est sponsorisé par Raiffeisen, je crois. Ça a plutôt été un levier régional, mais qui est peut-être dû à cette inertie aussi des pouvoirs publics. Parce-que j'ai déjà vu passer quelques études de projet de vélo en libre-service pour Delémont, pour Porrentruy, qui préconisait telle chose et telle chose, puis après la Ville disait, « on n'a pas le budget ». Enfin voilà. Donc ouais, l'inertie de tout ce qui est public, c'est une des explications. L'autre, c'est que quand même, on vit une époque où il y a des besoins en mobilité qui augmentent, mais il y a des potentiels de nuisance et des besoins de réduction des nuisances, notamment en termes de CO_2, qui sont aussi là, et puis la population commence à en être consciente. Donc ça, ça explique un peu cette dynamique-là aussi, avec des souhaits de changement d'habitude. En tout cas, c'est ce que j'espère. Et puis... Enfin, en tout cas, je salue, moi, ces projets. Et puis j'espère que ça va amener plus de monde à la mobilité douce, que ce soit en vélo ou en bus, en fait, peu importe, j'ai vraiment envie que les gens ne prennent plus la voiture.

Ok, très bien. Et puis finalement, quel rôle devrait jouer le Parc du Doubs pour favoriser des mobilités quotidiennes durables dans les F.-M. ?

PC : Alors ça, je ne sais pas exactement quel est le mandat et puis les statuts du Parc du Doubs, mais il y a quand même un cadre légal, enfin il y a probablement un cadre à respecter. Je ne sais pas à quel point la mobilité peut être au centre des préoccupations d'un parc régional, ça c'est peut-être à vous de me le dire.

Alors, c'est seulement depuis le début de l'année que ça rentre dans ses compétences, le Parc du Doubs. Mais il y a d'autres parcs en Suisse ou en France qui ont déjà développé des compétences en mobilité. C'est faisable, mais ça dépend un peu des priorités.

PC : Je pense que le Parc du Doubs, c'est quelque chose qui est connu de la population des F.-M. C'est plutôt quelque chose qui est apprécié parce que ça met en avant leur région. Donc, un rôle central, ce serait dans la communication, à mon avis, du Parc du Doubs sur des éventuelles nouveautés ou des possibilités de mobilité. Ça, de mon point de vue personnel, c'est un des principaux leviers. Et puis ensuite, je sais que le Parc du Doubs, il a un rôle aussi de rapprochement entre les acteurs ruraux, les producteurs de produits régionaux, etc. Peut-être que de proposer vous-même, je sais pas, un vélo cargo pour transporter le lait depuis une laiterie jusqu'à un lieu de production de fromage, à l'essai pendant un mois pour un paysan plutôt qu'il utilise son 4x4 puis ça remorque. Mais après bon, ça dépend des volumes aussi. Je ne sais pas si un vélo cargo, il a les reins assez solides pour transporter tout le lait d'un paysan. Mais si c'est pas du lait, ça pourrait être des saucisses parce qu'alors là ça joue. Ou des fromages de brebis ou du miel, j'en sais rien. Ouais, peut-être que de faire la tournée des producteurs où il est possible de le faire pour votre centre de magasin avec un vélo cargo en montrant l'exemple en fait, c'est ça, montrer l'exemple. Ça peut aussi être un bon moyen de favoriser ça. Comme ça vous pouvez vous faire dépasser par les gens en 4x4 en se disant « c'est qui ces hippies en vélo cargo ? ». Donc voilà, si je résume, c'est un rôle de communication et puis un rôle d'exemple avec des trucs comme ça.

Très bien, merci beaucoup.

PC : Merci à vous et bon courage pour votre travail de diplôme. Si vous avez encore besoin de quoi que ce soit, des statistiques ou des questions, vous n'hésitez pas à me contacter.

Entretien avec Pierre-Arnauld Fueg, Président du TCS Jura

5 mai 2024, Delémont

Introduction.

Alors, premièrement, en tant que section jurassienne du TCS, quel rôle est-ce que vous jouez dans la mobilité des F.-M. ?

PAF : Alors, je dirais dans la mobilité des F.-M. directement, pas de rôle. On a un rôle de lobby mais on n'a pas un rôle direct sur la mobilité. Par contre, par rapport à l'infrastructure globale, là on a un rôle. Mais je dirais pas plus ou pas moins aux F.-M. Ça fait partie effectivement de notre territoire, donc la section jurassienne c'est Jura et Jura-Bernois, donc sur le territoire de F.-M. on joue un rôle, je dirais, sur les deux parties du même territoire franc-montagnard si ça peut appeler ça comme ça. Donc, pas de rôle vraiment direct comme ça. On n'a pas un moyen d'action, on n'a pas un but, si vous voulez, de dire voilà il faut qu'on agisse sur tel axe. Par contre, à chaque fois qu'il y a une question de mobilité, on est associé. S'il y a par exemple un changement à un carrefour important, on reçoit le dossier du Canton pour prendre position, après on prend ou pas, c'est souvent dans les zones 30 km / h qu'on nous questionne. Maintenant, on a des activités liées à la mobilité pour nos membres. Beaucoup de loisirs mais on a aussi des activités d'influence, de sensibilisation. J'en prends peut-être deux, qui se sont perpétuées un certain temps ou pas, mais la première qu'on avait mis en place sur les F.-M., c'était le SnowUp, où là véritablement on voulait montrer qu'il y avait toute une série de modes de déplacement qui étaient non motorisés, et puis que ça on pouvait le faire en hiver, donc c'était un SlowUp mais en hiver. Donc ça, on est à la base de cette manifestation-là. Elle se fait plus pour plein de raisons, parce-qu'organiser c'est compliqué, il faut une équipe solide, donc on a tenu une dizaine d'années puis après on n'a plus fait. On fait aussi des activités « pour l'environnement ». L'année passée on a fait l'activité de revitalisation d'une tourbière dans les F.-M. Ça c'est pour sensibiliser les gens à l'impact, donc l'idée là c'était vraiment de se dire, ben déjà pourquoi une tourbière, symboliquement c'était dire la tourbière si elle revit c'est un puit carbone. Ça peut être un puit carbone. Donc comme nous on a plutôt des membres, alors ça faudra que je revienne un petit peu là-dessus mais, traditionnellement, on a des membres qui sont liés aux véhicules. Donc on disait finalement, on va essayer de compenser en partie les émissions carbone. Donc c'était plus de la sensibilisation. Peut-être juste pour répondre à votre question donc, on y va de manière indirecte. Ce qu'on fait de manière directe, si vous voulez, c'est des cours d'éco-drive. Là je dirais que c'est direct, mais c'est pas lié aux F.-M., c'est partout.

Mais ces cours d'éco-drive, c'est lié aux cours deux phases ou pas du tout ?

PAF : Alors nous, dans la section, on s'occupe pas des 2 phases Donc, entre guillemet, on ne fait pas concurrence aux profs de école. Ce qui n'est pas le cas dans d'autres cantons, notamment dans les cantons qui ont des circuits. Donc nous on ne fait pas concurrence. Par contre, on fait des cours pour senior, des refresh, donc ça c'est pour monsieur tout le monde. Et puis on fait, pour le Canton du Jura mais pas seulement, on a aussi pour Neuchâtel et puis Bâle, des cours d'éducation routière, mais pour les gens qui ont un retrait de permis de plus de trois mois. Donc s'ils font un cours d'un jour, à ce moment-là, ils peuvent gagner un mois de retrait. Et c'est nous qui donnons ces cours-là, et dans le cadre de ces cours-là, on a des questions de sensibilisation. Et là aussi c'est plus de la sensibilisation.

Sensibilisation à l'éco-conduite donc ?

PAF : Oui. Et puis après on a plein d'activités de mobilité douce. Là on en fait une ce week-end à Porrentruy, donc ça fait partie de notre, je dirais, de notre ADN. Parce-que peut-être juste un mot sur

le TCS, ce qu'il faut savoir c'est que le TCS, au départ, c'est un club de cycliste. C'était pas motorisé. C'était des cyclistes genevois qui ont commencé à faire du vélo à titre plutôt sportif à l'époque, il y a 125 ans, et puis il y a eu les premiers accidents. Et puis c'est de ça que le TCS est né, en disant, mais bon il y a les premiers accidents vélos au départ, puis après il y a les véhicules qui sont arrivés, les premiers accidents, puis il y avait pas d'assurance, il y avait rien, les familles se retrouvaient sans rien en cas de mort. Donc c'est comme ça que le TCS c'est parti. Aujourd'hui, 125 ans après, ce qui fait grandir le TCS – on a repassé les 1'600'000 membres – ce qui fait grandir le TCS c'est le vélo, c'est pas le véhicule. Donc c'est clairement le vélo électrique, c'est clairement les problématiques vélos. En plus de plein d'autres choses, mais je dirais en termes de mobilité, c'est vraiment ça aujourd'hui. Donc on a refait une boucle quelque part. On est parti du vélo, on est denouveau au vélo.

D'accord. Et puis, comment est-ce que vous pourriez décrire les pratiques de mobilité des habitant-e-s des F.-M. ?

PAF : Assez lié à une mobilité, je dirais, de canton rural. J'entends, on se déplace beaucoup avec la voiture, enfin le véhicule, par habitude mais aussi par nécessité, encore aujourd'hui. Les transports publics sont quand même encore pas… j'entends on n'est pas au centre de Berne où toutes les 4-5 minutes il y a bus qui passe ou bien un autre mode de transport. Moi je peux comparer assez bien parce-que je pratique assez volontiers Berne. À chaque coin de rue vous avez des trottinettes, vous avez les Mobility, vous avez … enfin toute une série, toute une offre complémentaire qui fait que vous avez pas besoin de véhicule. Chez nous, c'est pas le cas. Si vous habitez Goumois, ben… vous avez beau aimer le vélo, ça monte quand même. Il y a aussi une question de topographie, et je dirais aussi de saisonnalité. Je pense qu'on a quand même, en tout cas dans les F.-M., je pense que c'est pas tout à fait facile d'avoir les mêmes modes de locomotion en été puis en hiver. Ça je pense ça joue aussi quand même un rôle sur les pratiques des gens. Puis ceux qui utilisent le véhicule, aujourd'hui, je dirais : encore peu d'impact du véhicule électrique. En tout cas pas celui qu'on pensait avoir développé. Le tout électrique à 2035, ça paraît complètement… pas possible.

Et à votre avis, c'est à cause de quoi que l'électrification des véhicules tarde un peu ?

PAF : C'est trop cher. C'est trop cher, c'est trop urbain. L'autonomie n'est pas encore assez grande. Il y a trop d'inconvénients, je dirais. Pour la moitié des gens, il y a pas encore de solution parce-que le propriétaire ben il installe chez lui, le locataire, il fait comment ? Je dirais qu'il y a tout un travail encore à faire au niveau du monde du travail. Il faut qu'on puisse recharger au travail, sinon ça n'a pas beaucoup de sens quoi. Recharger quand on arrive le soir, en réalité ça peut jouer, mais l'hiver on recharge quand il fait nuit. Pour l'instant, il y a toute une problématique qui n'est pas réglée, ou qui ne se règle pas facilement, ou alors avec des investissements trop chers pour les gens. Les panneaux solaires c'est entré un peu dans les mentalités, il y a eu pas mal de subventionnement. Mais aujourd'hui, un panneau solaire, ça sert plus à rien, j'entends si vous avez pas une batterie derrière. Le véhicule électrique là il a du sens aussi, il faut pouvoir l'intégrer dans un système.

Et sur les bornes de recharger pour voiture électrique, le TCS il a une marge de manœuvre ?

PAF : Alors nous on les subventionne. Jusqu'à maintenant, toutes les bornes avec SAFED on les subventionne. SAFED c'est les… les services industriels de Delémont ont créé une société d'achat d'électricité et puis ça va ils l'ont fait avec les communes du Jura, Jura bernois, les grandes communes. Donc la société s'appelle SAFeid et puis c'est eux qui posent les bornes, puis ces bornes-là on les a subventionnées. Respectivement on subventionne aussi pour nos membres. Celui qui pose une borne chez lui donc celui-là, il a une subvention aussi.

Ok. Donc les distances parcourues par jour et par personne elles ont considérablement augmenté ces dernières années en Suisse. Est-ce que vous pensez que ce serait possible et souhaitable de faire de machine arrière et de diminuer ces distances

PAF : Si vous arrivez à faire réimplanter de l'emploi, qui est aujourd'hui toujours dans les mêmes centres, si vous arrivez à décentraliser ça, vous allez réussir à faire que les gens finalement voyagent moins. Mais aujourd'hui la tendance c'est pas celle-là. C'est une concentration toujours plus fort dans les centres. Avec les problèmes que ça engendre, c'est vrai que on a entendu, dans les campagnes notamment, qui avait pour les projets d'autoroute, où là, un des arguments des opposants c'était de dire, plus on développe, plus les gens vont se déplacer. Ce qui est complètement faux, pour moi, là je prends vraiment la casquette TCS, c'est complètement illusoire aujourd'hui. Aujourd'hui, on est en déplacement… enfin que ce soit du transport public ou du transport privé, les gens se déplacent parce-qu'ils doivent se déplacer. J'entends, moi j'étais à Genève ce week-end, les Genevois ils ont pas le choix, ils peuvent pas habiter là. Il y a pas les habitations nécessaires. Ils ont 150'000 frontaliers, il y a 40'000 frontaliers suisses. C'est pas des amoureux de la bagnole ça. Donc ici, je pense que c'est une politique globale qu'il faut avoir. On peut pas simplement dire « on arrête de faire des autoroutes, on arrête de … », je sais pas. C'était la théorie un petit peu de Doris Leuthard à l'époque sur les transports publics, au niveau fiscal, quand elle a plafonné la déduction à l'IFD des frais professionnels à 38 francs, c'était de dire « ben les pendulaires vous avez qu'à payer, comme ça vous pendulerez moins ». À part payer plus, il n'y a pas moins de gens qui pendulent, au contraire. Donc, en fait, c'est on ponctionne plus mais le but n'est pas du tout atteint.

Donc pour vous, ça passerait plus par des mesures d'aménagement du territoire, d'avoir une mixité emploi – habitation ?

PAF : Ouais. Il faut aujourd'hui délocaliser les emplois. J'entends, on a une espèce de péréquation financière, on n'a pas une péréquation des emplois en Suisse. Aujourd'hui on concentre tout aux mêmes endroits. Les cantons comme les nôtres, dans le secondaire on est bon, parce-qu'on a un savoir-faire qui est vraiment présent, maintenant tout ce qui est tertiaire c'est catastrophique. Les assurances, les banques, les commerces. Tout ce qui suit les infrastructures industrielles, tout ça, c'est pas chez nous. Alors qu'on pourrait très bien le faire. Quand on est à 45 minutes de l'aéroport de Bâle, on n'est pas plus mal que les Genevois quoi.

Et puis, pour que les gens utilisent moins dans la voiture individuelle en milieu rural, plusieurs études ont démontré la nécessité de développer un bouquet d'offres alternatives. Selon vous, quelles solutions seraient les plus pertinentes, aux F.-M. ?

PAF : Alors, ce que je vais dire c'est de nouveau avec les cautèles de la topographie et puis, je dirais, de la saisonnalité. Parce-que ça je pense quand même que ça a un impact fort quoi. Mais, pour moi, la première chose c'est que dans les F.-M. on a développé une offre, je dirais, un réseau cyclable qui n'est pas destiné aux gens, qui est destiné aux touristes. Et ça, je pense qu'au niveau cantonal, on devrait réfléchir beaucoup plus à un réseau performant mais pour le travailleur. Avec tout ce que ça comporte, c'est à dire les bornes de recharge, la séparation par rapport aux routes, la séparation des flux, des voies qui passent pas par tous les villages pour faire beau, c'est le plus rapide. Ça je trouve que, au niveau cantonal, je suis pas sûr qu'on ait pris conscience encore beaucoup de ça. On développe d'abord pour les touristes. Et puis là, ben j'entends, on doit aujourd'hui tenir compte que on a des véhicules électriques à 45, on a des trottinettes qui vont vite, qui causent pas mal de problèmes, j'entends, mais qui permettent de se déplacer rapidement, et puis aujourd'hui, au niveau des infrastructures, on est quand même encore un tout petit peu à l'âge de pierre chez nous. Au niveau des véhicules, ça s'est bien amélioré. Mais on est on est assez fier de dire, voilà, « la H18 on l'a développée, elle est bien ». Puis pour le vélo, elle est où ? Pour les « autres véhicules », c'est où ? Donc on a pas

mal de retard. Maintenant, au niveau transports publics, c'est une question de moyens. Ça c'est clair. Moi j'ai été maire d'une commune, ça coûte les yeux de la tête. Et puis… alors par contre, l'offre crée la demande, ça c'est sûr. Mais ça s'est déjà pas mal amélioré par rapport à il y a 15 ans quoi. Les jeunes, aujourd'hui, ils peuvent rentrer en transports publics, nous on pouvait pas le faire. Il y avait pas les Noctambus, j'entends, toute cette offre-là, elle existait pas. Aujourd'hui, ça existe. Mais c'est pas encore performant, faut être clair. Les F.-M. c'est pas sur une ligne, un axe, donc le petit train rouge il est superbe mais il y a tendance à aller long et être pas très … ouais, il n'est pas au quart d'heure quoi.

Donc selon vous, ce serait souhaitable d'augmenter l'offre ?

PAF : Ben si on veut un développement, alors, si on veut un développement interurbain, déjà rien que ça, c'est clair qu'il faut un axe qui soit performant. On devrait plutôt le voir sous une forme de rame de tram que sous une forme de train traditionnel qui vient une fois par heure. Donc autant vis-à-vis de Bienne, autant vis-à-vis de Chaux-de-Fonds, que de Delémont. Le jour où vous avez un « tram » qui vous amène à la Chaux-de-Fonds en… je sais pas, en 20 minutes admettons, puis que ça c'est 3, 4, 5 fois par heure, ben on n'a plus trop de soucis. Là les gens ils vont prendre le train.

Selon les résultats de mon enquête, les principaux freins à l'usage de la mobilité douce, c'est premièrement l'exposition aux conditions météorologiques, deuxièmement les distances à parcourir trop importantes et puis troisièmement la difficulté pour transporter du matériel et oui des personnes.

PAF : Alors si on enlève les deux premiers, la dissonance et puis la météo, moi je suis sceptique sur le troisième. Ça c'est une question de mentalité, il faut aller voir en Suisse-Allemande comment ils fonctionnent. J'entends, les vélos cargos, tout ce que le vélo peut porter. Moi j'ai vu plein de types de vélos différents, avec deux gosses dessus voire plus, les Suisses-Allemands ils le font. Les urbains ils le font. Après, c'est une question, visiblement, c'est quand même une question de choix de vie, parce-que c'est vrai que ces vélos-là c'est cher. Donc à un moment donné, c'est presque se dire « est-ce que j'ai une petite voiture ou est-ce que j'ai un vélo ? ». Chez nous, je pense que le temps, respectivement les distances, fait que on a plutôt une voiture. Mais comparativement, dans d'autres régions, on voit du vélo. Parce-que tout est préparé pour le vélo. Chez nous, il y a… J'entends, ça fait 20 ans qu'on discute de piste cyclable… et puis quand on prend une piste cyclable, on fait quoi ? On rétrécit le périmètre de la route et puis on fait même pas 1.50 m et puis on fait une trace et puis on y va. Donc c'est pas. Ça nécessite un investissement quoi, ça c'est sûr.

J'allais vous demander justement, ces véhicules intermédiaires, c'est-à-dire entre le vélo électrique et la voiture individuelle.

PAF : Ouais il y en a pleins. Ben le TCS il a poussé pour ça. J'entends, le vélo cargo c'est TCS. Tout au départ, c'est le TCS qu'a mis ça en place et qu'a subventionné.

Et c'est toujours le cas ?

PAF : Je suis pas si sûr maintenant. Je ne peux pas affirmer, mais je ne crois pas. Il y a la Poste qui a qui a mis beaucoup d'argent là-dedans, il y a la Mobilière qui a mis aussi beaucoup d'argent là-dedans, c'est pas des modèles qui sont rentables. Je suis pas sûr. Je pense qu'on a subventionné au départ pour essayer de créer une dynamique, mais je suis pas sûr que maintenant on le fasse encore. Mais dans les villes, je ne suis pas sûr qu'il y ait besoin de le faire ; les gens aujourd'hui, ils ont pris l'habitude d'utiliser ce genre de véhicule quoi.

Et puis, comme vous dites, en ville, ça remplace peut-être la voiture. Alors qu'en campagne, c'est souvent un véhicule en plus.

PAF : Oui en Ville, ça remplace la voiture, ça c'est sûr. Moi je trouve qu'il y a un facteur qui est assez parlant, quand vous regardez le nombre de places de parc dans les quartiers, si vous faites des études par quartier et que vous regardez le nombre de logements par rapport au nombre de places de parc, ça donne des indications quand même. Alors il y a une volonté politique de réduire les places de parc, ce qui est souvent assez discutable dans les quartiers qui sont concernés, mais il y a quand même un facteur où, à un moment donné, il y a un facteur économique, si je prends un exemple, moi je connais bien Porrentruy, vous allez à Sous Bellevue, si vous avez pas beaucoup de places de parc autour des immeubles c'est avant tout parce-que les gens n'ont pas les moyens de se payer un véhicule, donc il y a pas beaucoup de place de parc, et puis il y a d'autres quartiers plus résidentiels où là de toute façon les véhicules sont là mais ils restent au garage et puis où là, le vélo prend plus d'importance parce-que les gens ont les moyens de se le payer et puis ont peut-être une sensibilité plus forte à l'environnement. C'est un tout. En tout cas, la mobilité, c'est un tout. Le TCS on est pour la multimodalité. On nous catégorise comme les représentants des automobilistes, ceux qui disent ça aujourd'hui, c'est qu'ils ont juste 20 ans de retard. Aujourd'hui, le TCS c'est… ben là on vient de monter une société de transport par drone, ça c'est tout récent. On est la plus grande société privée de transport ambulancier, on ne le sait pas ça. On a un TCS Home, on vient vous dépanner, vous avez une panne de congélateur chez vous, c'est le TCS qui vient. Juste pour montrer des secteurs différents. Et puis on est propriétaire de Velocorner. Juste pour montrer un peu le panel de ce qu'on fait quoi. Donc la voiture n'est plus un axe prioritaire pour nous. Il est important, mais il est plus, aujourd'hui, les développements sont pas là.

Ok. Et puis concernant la pratique du covoiturage, c'est quelque chose qui est promue depuis plus de 10 ans par le dispositif Covoiturage dans l'Arc jurassien. Donc c'est pour les déplacements plutôt pendulaires et transfrontaliers et il lie directement des partenariats avec des entreprises et puis il développe aussi des aires de covoiturage plutôt du côté français. Et donc, apparemment, les chiffres sont assez réjouissants. Est-ce que vous pensez que cette manière de faire pourrait être aussi pertinente dans les F.-M., ou dans le Jura de manière générale ?

PAF : Alors je pense que ça existe, ça fonctionne, mais avec le volume qu'on veut bien y mettre. Donc aujourd'hui, ça reste anecdotique dans le Canton du Jura. Ça a été beaucoup plus fortement appliqué, par exemple si vous allez dans la Vallée de Joux, ça fait 15 en tout cas qu'il y a des plans de mobilité qui sont en place qui sont très engagés. On dit aux gens : « Ben écoutez, pas de souci, celui qui vient à quatre, ben il parque à côté de l'entreprise, celui qui vient à deux, ben c'est à 300 m et puis celui qui est tout seul, ben c'est un kilomètre. Et puis il n'y a pas de transports publics, débrouillez-vous. ». Donc il y a un côté incitatif assez fort qui vient de l'employeur.

Et ils arrivent à vérifier qui c'est qui vient à combien ?

PAF : Ben ouais. Ou il y a des employeurs qui font payer en fonction de la distance : la gratuité tout au fond et puis celui qui veut venir tout près, il paie plus cher. Il y a des systèmes comme ça qui existent. Aujourd'hui, je pense que les autorités devraient réfléchir à… J'entends, quand vous avez 5'000 frontaliers, ça passe inaperçu s'il y en a 50 qui font du covoiturage, ça change pas la donne quoi. Alors que si vous avez 13'000 frontaliers, comme on a, qui passent tous par le même endroit, ça incite à penser un peu autrement. Les 13'000, c'est clair que vous ne les voulez pas sur votre territoire en termes de parcage, donc vous devez trouver des accords franco-suisses. Et à un moment donné, ben c'est à la Suisse de se bouger pour dire « écoutez, soit on vous met une taxe quelconque au passage pour chaque personne qui passe qui est seule ou en tout cas pas plein », puis là ça va être très incitatif parce-que le frontalier, il sait calculer, soit c'est quelque chose de plus transfrontalier, puis de négocier avec la France, vraiment insister, du covoiturage performant avec des places de parking avant les douanes. Et puis ça, c'est une politique à mettre en place, ça prend du temps, c'est compliqué. Mais à un moment donné, là aussi, il faut que ce soit… c'est pas qu'un axe, il faut que tout soit en place en

même temps. On a vu avec le TGV côté français, c'est un TGV pour eux, c'est pas un lien, donc ça fonctionne pas du coup. Du côté suisse ça peut pas fonctionner, si eux ils le voient que comme un axe Belfort – Paris, c'est pas possible. Donc, en mobilité, c'est toujours comme ça. Je prends un autre exemple : vous réduisez la vitesse sur un tronçons à 30 km/h, les gens ils ne sont pas fous, eux ils veulent aller d'un point A à un point B le plus rapidement possible. Donc ils prennent la rue à côté, puis tout d'un coup vous trouvez avec du trafic qui dévie là où il devrait pas. Donc il faut vraiment voir la chose de manière globale et puis… Le Canton, par exemple, moi je comprends pas pourquoi il n'y a pas de Plan directeur cantonal du transport, de la mobilité, de dire « voilà, maintenant comment on veut se déplacer ? Cest quoi dans 10, 15, 20 ans le modèle ? ».

Ouais. Après il y a une partie du Plan directeur cantonal qui concerne la mobilité.

PAF : Oui mais on dit pas… On va dire « ok, de tel point à tel point, voilà il y aura telle route ». Ça, ça y est. Mais, de se dire « Est-ce que c'est réellement comme ça qu'on veut se déplacer ? Quel temps on veut gagner ou en tout cas ne pas perdre ? », parce-qu'en fait on est plutôt dans cette logique-là maintenant. Plus on sera de monde, plus les axes seront engorgés, donc qu'est-ce qu'on va mettre en place pour que ça ne se passe pas ? On n'a pas ça aujourd'hui. 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. Il y a pas d'autres raisonnements. Et ça, je trouve que c'est pas tout à fait juste. Au niveau d'un canton, on devrait réellement se poser la question : Comment on fait venir les gens ? On a un peu le même phénomène de ce que vous aviez dit au départ, comment faire pour que les gens finalement se déplacent moins. Delémont c'est un problème parce-que, proportionnellement, il y a trop d'emplois à Delémont par rapport au reste. Aujourd'hui, les gens reprennent les Rangiers, les Ajoulots reprennent les Rangiers, ça c'est un comble. Et puis quand on arrive à Delémont, ben c'est tout le monde au rond-point, et puis tout le monde attend, donc ça fait des colonnes, des trucs. Donc ça, à mon sens, il manque un outil là, réellement de réflexion politique à long terme, dix et plus.

Et donc pour revenir sur le covoiturage, est-ce qu'à l'échelle de, enfin à l'interne du territoire, ce serait aussi pertinent vous pensez ?

PAF : C'est une volonté politique ça, si le covoiturage doit fonctionner. Aujourd'hui, il faut être clair, dans toutes les familles il y a deux voitures, quand il n'y a pas encore les enfants qu'en ont, ou que les enfants n'en ont pas encore, plutôt. Donc si on veut casser ça, à un moment donné, il faut forcer les gens à covoiturer quoi. On part tous du même point pour arriver à la même destination et on le fait tous seul parce qu'aujourd'hui c'est facile.

Mais dans les F.-M. c'est vrai que l'habitat il est un petit peu plus dispersé quand même qu'à Delémont ou Porrentruy.

PAF : Je suis d'accord, mais les emplois ils sont où ? On se déplace pour aller dans les commerces, pour aller dans les emplois et puis amener les gosses à l'école. Ok. Alors amener les gosses à l'école, ça c'est un autre problème parce-qu'en général c'est quand même pris en charge et puis il y a des transports solaires. Mais le reste, on peut très bien faire autrement. Donc, à un moment donné, c'est une question aussi de savoir ce qu'on veut mettre comme moyen pour influencer dans les têtes.

Ouais. Et puis, une autre solution qui semble particulièrement adaptée au milieu peu dense, c'est l'autopartage entre particuliers. Vous en pensez quoi ?

PAF : C'est très urbain comme notion ça. En ville, vous avez une communauté de location d'une maison et puis chacun est propriétaire de sa petite chambre, qui utilise son petit coin. Pas chez nous, c'est pas possible ça chez nous. On est très individualiste, on est très… très propriétaire aussi. Ce serait assez intéressant de voir les statistiques, je ne les ai pas, mais j'entends le taux de réel

propriétaire, au niveau immobilier ça je sais c'est plus de 50 % chez nous, maintenant au niveau de tout ce qui est véhicule, ce serait assez intéressant de voir le pourcentage par rapport à des villes. Parce-que je pense qu'on a plus de propriétaires ici que dans les villes en termes de voiture, en termes de moyens de locomotion quoi. Mais ça, chez nous, je pense qu'il y a un sacré travail à faire.

Donc plus au niveau des mentalités, des valeurs ?

PAF : Il y a une question de mentalité, il y a une question de moyens, et puis peut-être il y a aussi une question de concept. En ville, vu que vous avez le volume, à un moment donné il y a des privés qui peuvent venir en disant « Ben, je mets moi à disposition x véhicules ». L'autopartage comme la Mobility, quelque part, ça, ça marche parce-que vous avez le volume. Donc vous avez une question de rentabilité qui peut se faire. Maintenant, s'il n'y a pas assez de population au mètre carré, c'est pas possible de mettre en place, c'est pas rentable. C'est pour ça que chez nous, c'est compliqué. Je dirais que c'est peut-être plus compliqué qu'ailleurs, j'entends, on peut se comparer à une Vallée du Valais, nous, il y a la distance, il y a la topographie, il y a la saisonnalité et puis il y a le fait que il n'y a pas assez densification. L'autopartage, je ne dis pas, à Delémont je pense qu'on peut faire de l'autopartage. Maintenant, faire de l'autopartage, alors qu'on peut aller à pied, est-ce que ça se justifie ?

Ouais, en effet, pas forcément. Et puis, une étude menée par Vincent Kaufmann sur quatre agglomération en France et en Suisse a démontré que les individus étaient sensibles à une augmentation de l'offre de transports publics seulement s'ils étaient dans une situation défavorable pour l'usage de la voiture. Est-ce que, à votre avis, ce serait souhaitable du coup d'insérer des mesures de restriction du trafic motorisé par exemple limiter le stationnement ou autre dans les F.-M. ?

PAF : Alors, le problème c'est que je partage pas tout à fait les conclusions de l'étude. Je pense que chez nous, … Alors je pense qu'il y a des étapes ou des volumes. Si vous partez de la base et puis qu'il y a rien, comme on avait il y a un certain nombre d'années – rien, je suis un peu trop fort, mais s'il y a pas ce dont les gens ont besoin au départ en termes de transports publics – c'est clair que la personne elle se débrouille comme elle peut, et puis elle va utiliser les moyens qui sont les siens, donc ce sera du privé. Tout partout où j'ai vu que l'offre en transports publics a augmenté, tout partout, cette offre-là elle a créé le besoin. Donc, à un moment donné, ça donne une alternative. Et les gens ont utilisé cette alternative. Maintenant, si vous avez une pléthore de transports publics, et puis que ça fonctionne encore pas, par rapport à ce qu'on veut, je pense que c'est dans ce cadre-là que Kaufmann est intervenu et qui dit, finalement, il y a plus que la restriction. Chez nous, je pense qu'on n'est pas du tout dans cette situation-là aujourd'hui. On doit être pour moi dans des mesures d'incitation aux transports publics, on n'est pas dans des mesures de restriction. Qu'est-ce que ça veut… enfin, ça veut amener à quoi ? Les gens ils vont continuer à utiliser les transports privés parce qu'ils ont pas trop le choix, encore une fois. Si vous habitez Goumois et puis que vous devez aller à Chaux-de-Fond tous les jours, vous faites quoi ? Vous êtes bien obligé de prendre votre véhicule et puis de faire en tout cas un bout en véhicule. Alors maintenant, ça veut pas dire qu'on peut pas segmenter aujourd'hui. En un jour, on prend tous le véhicule, le train, on marche un bout et puis on fait un bout de vélo. Donc aujourd'hui c'est vraiment multimodal. Avec une chose qui est, à mon avis, assez sûr c'est, la personne prend toujours le moyen le moins contraignant pour elle, et puis le plus rapide. Donc dans la contrainte il y a aussi le temps. Le fait que les trains soient complètement bondés, assez systématiquement en retard ou avec des problèmes sur les réseaux, qu'on maîtrise pas, ça c'est contre-productif. Si vous posez la question à une personne il y a 20 ans « Est-ce que les trains sont à l'heure ? », elle disait oui, puis aujourd'hui elle dit non. Il y a que les CFF qui disent oui, mais la réalité c'est pas celle-là. Donc ces gens-là, à un moment donné, s'ils veulent assurer qu'ils arrivent à un endroit à une heure précise, il y a ceux qui, effectivement, prennent un train avant et puis il y a ceux qui prennent leur voiture.

Ouais, ok. Et puis sinon, donc toujours concernant les résultats de cette enquête, j'ai posé la question, « est-ce que vous seriez prêt à diminuer votre usage de la voiture ? », et puis ça donne ça. Plus de la moitié des répondants se disent prêts à diminuer leur usage de la voiture. Certains 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.

PAF : Ah quand même, donc ceux-là c'est « Je ne veux pas, quel que soit le mode de transport ».

Oui, enfin, ils sont satisfaits de leur utilisation actuelle et ne voient aucune raison pour la changer.

PAF : Ok, ça donne à réfléchir quand même. Je pensais que c'était beaucoup plus faible que ça.

Donc, à votre avis, quels moyens pourraient être mis en œuvre pour aider ces différents publics cibles à passer à l'action ?

PAF : Pour moi, il faut leur donner des avantages. C'est clair qu'il y a une incitation à donner. Mais après il y aura des choses qui vont toute façon se passer, je dis n'importe quoi mais vous doublez le prix de l'essence, ça va changer les mentalités. Je ne dis pas qu'il faut le doubler, mais il y aura de toute façon un impact. Et puis si on repose les mêmes questions dans une situation où l'essence est beaucoup plus chère, je suis sûr que le moment où vous avez posé la question joue un rôle. Parce-que, suffit que l'essence, je dis n'importe quoi, si l'essence est à 1.35, cette partie-là, effectivement, elle aura tendance à être beaucoup plus grande. Il n'y a aucune raison. Pourquoi je ne prendrais pas mon véhicule ? C'est moins cher, je suis à l'heure, je maîtrise, je pars quand je veux, j'entends, j'ai moins de contraintes. Par contre, s'il mettait à 2 francs, …. Un des problèmes quand même aussi c'est le coût des transports publics pour les gens. Aujourd'hui il n'y a pas assez de différence. Alors, on n'a pas l'impression de dépenser la même chose si vous voulez. Si vous faites un Saignelégier – Genève en train et puis en voiture, vous avez pas l'impression de dépenser la même chose. Donc ça, ça joue quand même son rôle, le moment auquel vous posez ces questions-là. Parce-que moi je suis à peu près sûr que si vous dites si je paye un, je sais pas moi, un Saignelégier – Delémont, je sais pas combien ça coûte mais, si c'est 2 francs, est-ce que vous prenez le train ou la voiture ? 2 francs c'est pas grand-chose. En voiture, si ça coûte, je sais pas, 20 francs, pour dire un facteur de 1 /10. Je pense que, cette catégorie-là, elle va fortement changer. Donc il y a le coût des transports publics, qui est, en Suisse, super cher. Et puis après, il y a les distances, moi je pense qu'il faut travailler aussi sur les distances. Tout ce qui est peu de distance, là c'est les infrastructures qu'il faut mettre en place. Il faut que ce soit facile.

Quand vous dites infrastructures…

PAF : Il faut que les… J'entends, aujourd'hui, faire du vélo, moi je suis désolé, c'est dangereux. Donc vous allez, alors ils ont d'autres problèmes, mais vous allez à Copenhague, c'est hallucinant ce qu'ils ont mis en place pour le vélo. Ils ont des autoroutes à vélo. Maintenant ils ont aussi leur problème parce qu'il y a trop de vélos et ils sont aussi confrontés à trop de types de deux roues différents. Donc ils sont en train de voir comment ils peuvent encore séparer les flux. Mais ces pays-là, ils ont eu réellement une volonté de changer le mode de locomotion. Et puis ça, ils ont mis les moyens, ça c'est sûr. Donc chez nous, pour des « petites » distances, je sais pas comment on peut qualifier, jusqu'à ce qu'on ne prenne plus le vélo parce-que c'est trop long, j'en sais rien, mais, si c'est rapide, facile, sécuritaire, il y a l'aspect sécurité moi je trouve que chez nous on le minimise beaucoup. Vous êtes aux F.-M., je suis désolé, mais si vous faites Le Bémont – Saignelégier, que ça, c'est pas aménagé. Vous faites Montfaucon – Le Bémont. Quand on voit à quelle vitesse ça va, la largeur de la route, vous avez d'un côté un talus, de l'autre côté vous avez aussi un talus, j'entends c'est … Au jour d'aujourd'hui, on peut plus fonctionner comme ça. Donc il y a pour moi réellement un problème d'infrastructure à la base. Si vous avez votre double ligne, puis pas simplement 1.50 m, vraiment la

route pour vélo qui est séparée du flux, les gens vont commencer à le prendre. Parce-que c'est vrai que là on se dit « Ben oui c'est plat hop, il fait beau, je vais à vélo ».

Oui ok. C'est aussi quelque chose qui ressort un peu de l'étude, les gens sont globalement satisfaits des réseaux de mobilité douce, sauf en ce qui concerne les infrastructures cyclables.

PAF : Moi je trouve. Et puis, aux F.-M., vous êtes déjà des privilégiés. Par rapport au reste du canton, vous êtes privilégiés. Venez en Ajoie. En Ajoie, le Canton refait, à Porrentruy, on avait la Rue du Gravier qui était un carrefour, où ça fait depuis toujours que ça fonctionne pas, qu'il a des bouchons. Quand on vient en disant « on fait un rond-point, parce-que le pont, c'est le plus vieux pont qui existe et puis il est dans une situation catastrophique, il faut qu'on le fasse ». Donc le pont, il fallait l'élargir. Ils ont fait le trottoir pour les gens, les gens qui marchent, ça, ils ont réussi à penser. Mais celui qui arrive à vélo dans ce rond-point-là, qui est serré, qui doit tourner, ils ont pas pensé à ça. Alors que c'est un nouvel outil, ça n'existait pas avant, ils sont pas venus avec ça. Donc c'est pas dans les mentalités. Et on veut pas, aujourd'hui, moi je pense que dans le Canton il y a aussi ça, on veut pas investir pour le vélo. Et on pense que le coût d'investissement pour la sécurité du vélo, c'est trop cher. Je pense ça, ça fait encore partie de la politique actuelle. Le même franc investi pour la voiture, il est justifié pour la voiture, il n'est pas justifié pour vélo. Et ça, c'est un problème politique. Pro Velo ici, moi j'avais à l'époque essayé de discuter avec eux, ça reste compliqué. Parce-que pour eux, c'est une question de philosophie de vie et puis, aussi de sécurité, mais ils en font pas une priorité. C'est d'abord se déplacer à vélo, quel que soit l'environnement. On n'arrive pas à discuter parce-que, fondamentalement, nous on pense que pour se déplacer il faut quand même un minimum de sécurité. Et aujourd'hui, dans le réseau global, il y a peu de tronçon sécurisé. Alors ça s'améliore petit à petit, mais pas… Sortie de Porrentruy, direction Boncourt, ils avaient tout un projet de sortir les vélos et puis le faire dans la forêt, c'est tombé à l'eau. « Ah non, trop compliqué, trop cher, trop si, trop ça ». Ouais, mais quand on fait la FrancoVéloSuisse, elle commence en France, elle commence pas en Suisse, du point de vue sécuritaire. Donc ça, je pense qu'il y a quand même un lobby politique là qui est pas assez fort.

Et ce serait du coup plutôt le rôle de Pro Velo ou l'ATE ?

PAF : L'ATE, on les entend beaucoup sur des grands principes, mais quand il faut… Parce qu'ils ont un problème l'ATE quand même, c'est qu'aujourd'hui ils associent sécurité routière à la fibre verte. Et puis aujourd'hui, si on veut sécuriser, on doit forcément prendre sur du terrain qui, aujourd'hui, n'est pas affecté à de la route. Donc c'est ça leur problème à l'ATE. C'est-à-dire, il faut faire des choix à un moment donné et puis, ce choix-là, eux ils ont du mal à le faire. Mais si, effectivement, ils venaient avec une vision très claire de dire, maintenant, à l'horizon, je dis n'importe, à l'horizon 2035 plus un véhicule thermique. Ok, en 2035, plus un vélo sur les routes actuelles. Ce serait aussi un choix politique. Ben ça, on l'entend pas l'ATE là-dessus. Et puis l'ATE, ils ont aussi un problème, aujourd'hui, c'est que quand on discute, parce-que ça se discute au niveau fédéral ces choses-là, quand on discute de ce genre de problématique-là, ils se trouvent aussi en disant « Ouais mais les cyclistes, il y a différents types de cyclistes aussi. Il y a celui qui prend le vélo pour aller travailler, il y a celui qui prend le vélo parce qu'il veut aller se promener, et puis il y a celui qui veut faire du sport ». Alors celui qui veut faire du sport il dit « Attendez, moi je suis pas d'accord d'aller sur la bande cyclable là, où ils vont tous à 20 km / h, moi je fais du 40 km / h ». Donc il y a aussi ce genre de discussions-là qui est en train de poser problème, chacun veut faire comme il veut en fait. Maintenant, si on sépare le vélo, il faut séparer complètement. On est tout aussi vulnérable à 40 km / h ou si ce n'est pas plus que … Donc ça veut dire qu'à un moment donné, il faut un concept global, et puis pour l'instant les associations type ATE ou Pro Vélo ont une vision trop ciblée, pas assez généraliste. Le bien commun, c'est pas leur problème. C'est pour ça qu'entre toutes les associations qui traitent de la mobilité, on a

quand même du mal à discuter globalement. Parce-que les points spécifiques oui, mais de manière globale, qui se mettent tous derrière, c'est quand même un problème. C'est un problème, à un moment donné, c'est moins de la technique que de la politique mais ça fait partie du doute.

Et puis, pour continuer sur ces notions de gouvernance, plusieurs initiatives de mobilités alternatives à la voiture individuelle sont lancées par des privés. Par exemple le Noctambus dans les F.-M., de base c'était l'initiative d'un privé, ou le projet de vélos en libre-service lancé par JoliatCycles, qui devrait bientôt voir le jour. À votre avis, comment expliquer cette dynamique ?

PAF : Si on parle que des Joliat, moi je pense que c'est très familial, très personnel ce qu'ils font. Les Joliat, ils sont nés avec des pédales sous les pieds quoi. C'est même pas un mode de fonctionnement chez eux, ils sont nés comme ça. Maintenant, moi je salue vraiment leur initiative parce-que elle pousse les autorités à faire quelque chose. Et je trouve que ça, que le privé se mobilise et puis fait quelque chose, je trouve que c'est bien. Ils nous ont approché les Joliat, donc au niveau TCS, parce-que nous on est partenaire avec Joliat, et sur cette action-là, on a dit « non, nous on va pas travailler avec vous », enfin, on va pas travailler, ce qu'ils voulaient c'était faire 10 ou 15 jours sans véhicule. Et puis ça, nous on a dit non, parce-que ça, ça sort de notre philosophie à nous. Nous on n'oppose pas le vélo au véhicule, notre principe de base c'est que chacun doit garder le libre choix de son mode de déplacement. Donc s'il faut faire des campagnes pour dire il y a aussi le vélo, ça on va le faire, maintenant si c'est une campagne qui dit le vélo plutôt qu'autre chose, ça on le fait pas. Et puis c'est pour ça qu'on les a pas suivi sur cette action-là, mais on les suit sur d'autres actions. J'entends, il y a des choses qu'on est en train de mettre en place avec eux. Globalement, c'est des bonnes actions parce-que ça pousse aussi les autorités à faire quelque chose. Aujourd'hui, il faut quand même savoir, dans le Canton du Jura, donc, le TCS a été à la base de l'initiative pour les plaques moins chères, tout au début qu'on a lancé ça on nous a dit « ça y est, c'est les défenseurs de la bagnole qui reviennent et puis qui râlent parce-qu'ils trouvent qu'ils paient trop cher ». Au début, c'était ça. Puis ça a pris un certain nombre d'années, et puis au bout de cinq ans, il y a 82 % des gens qui disent « c'est trop cher ». Donc c'est plus simplement de dire c'est pro-bagnole, c'est qu'on trouve qu'on n'en a pas pour son prix, dans le Canton du Jura. Parce-que payer cher, souvent c'est pas un problème, si on obtient aussi beaucoup. Un genre de système comme les pays scandinaves où vous payez 70 % d'impôts mais tout est payé, quelque part, c'est un système et puis il a aussi ses points positifs. Donc ici, dans le Canton du Jura, 82 % des gens ont dit : « Non c'est trop cher par rapport à ce qu'on a ». Mais ce qu'il faut savoir, c'est que on encaissait à peu près 33 millions par année. Quand le Canton vous dit « Ben il y en a 15 qu'on arrive à justifier ». 15 millions sur 33 qu'on sait où ça va, et puis tout le reste, on ne sait pas où ça va, enfin, on sait où ça va et on ne veut pas nous le dire clairement. Ça va pas où ça doit en tout cas. Ces 18 millions, où on ne sait pas où ça va, si effectivement on disait « Maintenant on va avoir une politique très claire en matière de mobilité, on va développer sur dix ans, on développe ça, puis ça, puis ça, puis ça, puis ça ». Et bien je vous promets qu'en dix ans, on a développé le système dans le Canton du Jura. Et là, moi je trouve que les autorités cantonales ont une responsabilité. Parce-qu'elles préfèrent que ça parte dans les ordinateurs de la police que sur les routes, qu'en termes de sécurité sur les router. Et là, il y a une action, j'entends, il y a un levier. Quand les privés viennent en disant : « Écoutez, comme vous faites pas, on va faire. Et puis, on vous invite à nous suivre. ». Moi je trouve ça bien. Parce-que ça montre aussi à l'État qu'il fait pas ce qu'il devrait. Parce-qu'il ne faut pas, c'est pas une question de moyens, les moyens ils les ont. Après, c'est savoir qui c'est qui paye quoi. Aujourd'hui, de toute façon, l'automobiliste il paye tout. Mais, savoir qui paie quoi, à un moment donné, l'Etat ne peut pas dire qu'ils ont pas. Parce-que l'argent, s'ils utilisaient juste, comme la Loi les oblige, … La loi sur la circulation routière, elle dit, dans le Canton du Jura, que le produit des plaques est exclusivement affecté aux routes. Alors dans ce cadre-là, ce n'est pas défini pourquoi. Mais ça reste pour de la sécurité routière. Donc nous, au TCS, quand on nous pose la question de savoir est-

ce qu'on peut puiser dans ce fond là pour faire des bandes cyclables, pour faire des pistes cyclables, pour faire de l'amélioration de sécurité routière de vélo, on dit oui. On n'est pas opposé. Sauf qu'aujourd'hui, c'est pas comme ça que ça se passe. Donc les moyens sont là, ça c'est sûr.

Ok. Et puis une dernière petite question, le Parc du Doubs, il se dote d'une compétence mobilité depuis le début de cette année, à votre avis quel rôle il pourrait ou il devrait jouer pour favoriser des mobilités quotidiennes plus durables ?

PAF : C'est une vaste question ça. Il y a un rôle de coordination, ça c'est sûr, qui manque aujourd'hui. On a, j'entends, le Canton a un Délégué à la mobilité, qui n'a pas forcément cette fonction-là. Lui il est plutôt là pour dire « ok, le concept global, c'est ça », mais mettre les gens ensemble… alors je suis pas tout à fait juste quand même, parce qu'il y a une Conférence des transports. Mais de nouveau, ça vient de l'Etat, donc avec une vision étatique de la mobilité. Moi, je trouve assez intéressant d'avoir une vision qui vient plus de la base, dire qu'est-ce qu'on veut avant de dire ce qu'on a. Aujourd'hui, ouais, ce poste-là, moi je pense qu'il y a un rôle de coordination, de lobby, de force de proposition. Je vous donne un exemple, on nous a contactés, quand on a dit à l'Etat « Ok, on va faire une action avec vous, avec l'Office de l'environnement, pour revitaliser les tourbières, », on nous a dit déjà, un, vous faites du greenwashing. Voilà, avant de commencer. Donc ça partait d'une bonne attention, avant de commencer on nous dit « vous faites du greenwashing ». La deuxième chose, on nous a dit, ça c'était l'Office de l'environnement hein, « ok on va vous calculer, finalement ce qu'on va économiser, si on fait ça, en termes de CO_2 ». Ils se sont juste trompé de deux zéro. Volontairement ou pas, j'en sais rien. Mais j'entends, visiblement, c'était pas les bons chiffres. Et puis au final, l'action qui a été menée, on nous a dit « elle s'insère dans une action globale ». Mais au final, il n'y a pas de coordination, il n'y a pas de vision globale. On fait au coup par coup, parce-que c'est toujours lié à des budgets, l'Etat est lié à des budgets. Ce poste-là s'il peut amener du liant en disant « mais attendez, non, en plus des budgets, il faut amener de la cohérence ». Donc plutôt ça, dans cet ordre-là, avec tel type de de transport que celui-là, je trouve que ça ce serait intéressant, d'avoir une espèce de vision globale de la mobilité, et pas simplement axée, parce-que dans la mobilité je trouve qu'aujourd'hui il a peu d'organismes qui sont globaux. Nous aussi, j'entends, on peut nous dire la même chose, « vous êtes à 80 % bagnole, vous êtes à 20 % ici, 10 % … ». Donc tout le monde a une tendance, mais je pense qu'on est à peu près les seuls qui défendons une mobilité plurielle, réellement plurielle. On a l'ATE qui viennent que sous l'angle sécuritaire, mais eux en font à un moment donné un problème politique. Il y a Pro Vélo, c'est vélo au détriment de tout le reste. Si on prend l'ACE, eux c'est sport motorisé. Donc ces gens-là se parlent pas, donc s'il y a une personne, un délégué, je sais pas comment ça peut être appelé ça, mais qui est là pour dire « Attendez, en termes de mobilité, voilà, on va sortir cent mesures dans tous les domaines, les grands domaines, et puis chacun amène sa petite pierre à l'édifice », et puis qu'au final, on a quelque chose de cohérent, moi je trouve que ça a du sens. Et que ce ne soit pas une vision étatique, parce-que la vision étatique c'est Etat égal qu'est-ce qu'on y met comme moyen, et puis aujourd'hui on n'a pas de sous. C'est toujours ça un peu le nerf de la guerre, on va dire, mais on n'a pas de sous parce qu'on veut pas en mettre. Aujourd'hui, il y a des sous.

Ok, très bien. Merci beaucoup, moi je n'ai plus de question. Est-ce que vous avez quelque chose à rajouter ?

PAF : Non, j'ai déjà beaucoup parlé.

Entretien avec Roberto Cortesi, Conseiller communal à Lajoux

30 avril 2025, visioconférence

Introduction. Pour commencer, quel est votre rôle en tant que Conseiller communal de Lajoux dans la mobilité aux F.-M. ?

RC : Donc je peux parler en tant que travailleur, habitant à Lajoux, et en tant que Conseiller communal à l'urbanisme. On est intéressé aussi directement à la question de mobilité, plutôt sous l'angle d'économie d'énergie parce qu'on a eu aussi dû faire un plan Energie pour la commune. Alors disons, moi j'ai pas spécifiquement le Dicastère qui est lié à la mobilité, moi je suis à l'urbanisme, donc c'est plutôt les permis de construire, les règlements en lien puis maintenant, il y a eu le PAL. Maintenant, c'est clair qu'indirectement, la révision du PAL, il y a un lien. Dans le cadre de de la Loi sur l'aménagement du territoire, qui est descendu depuis la Confédération au canton, et des cantons aux communes, on a fait un bilan et par exemple la commune de Lajoux, on nous a dit qu'il fallait restituer 2 hectares de terrain constructible à l'agriculture notamment. Après, on s'est rendu compte que certaines routes étaient considérées des zones à bâtir. Donc on a pu aussi gagner je dirais la moitié de ces 2 hectares, la moitié c'était simplement de passer des routes en zone de transport et donc voilà. Mais disons qu'à part ça, il y a quand même une réflexion autour de la densification, du fait de, par exemple, renoncer à certains terrains qui étaient trop à l'extérieur, et où il n'y avait pas une desserte forcément de transports publics. Voilà, je dirais un petit peu ça. Ça c'est un peu par la bande, on touche un petit peu à cet aspect-là. Après en tant que Conseil communal en général, on discute parfois des sujets à ce niveau-là, mais je ne vous cache pas que ce n'est pas une préoccupation de la majorité des conseillers. Je les entends râler un peu de temps en temps sur la desserte au niveau des transports publics, mais là aussi il y a toutes sortes d'actions qui se font actuellement - je pense que vous avez dû voir - tout ce qui est autour de Bellelay aussi entre Jura – Jura bernois, il y a eu aussi une enquête de mobilité plus directement sur les transports publics par rapport à l'idée de renforcer ou pas, enfin ils voulaient savoir aussi un petit peu quelles étaient les attentes. Après la réalité de Lajoux, c'est que ça reste une desserte par les transports publics relativement faible, mais en même temps quand on voit les bus, ils sont à moitié vides donc… On comprend bien qu'il y a des soucis aussi de gestion par rapport à ça. Et après c'est aussi qu'une chose entraîne l'autre, à part les horaires vraiment de travail, il y a relativement peu d'autres possibilités. À partir de 21 h, on ne peut plus monter en transports publics, donc ça fait aussi que les gens désertent un peu aussi ça, parce qu'il n'y a pas d'offre qui va. Donc c'est un peu le serpent qui se mord la queue, parce-que voilà ça induit aussi le fait qu'on se dise : « De toute façon, en habitant Lajoux, c'est impossible de ne pas avoir une voiture. ». Ça, c'est évident.

Ouais, ok. On reviendra un peu plus tard plus en détail sur ces questions de transports publics. Comment est-ce que vous pourriez décrire la mobilité quotidienne des habitants des F.-M. ? Quels sont seuls les principaux enjeux ?

RC : Donc là, alors, il faudrait voir un petit peu la pyramide des âges parce-que c'est un village qui vieillit, comme tous les villages, ce qui fait aussi qu'il y a pas mal de gens qui ne bougent pas. Par contre, tous ceux qui travaillent grosso modo descendent dans la Vallée a priori ou éventuellement sur le Jura bernois, ça peut être l'hôpital de St-Imier, ça peut être Tramelan, ça peut être Bienne. Et puis ça, à ma connaissance il n'y a pas grand monde qui utilise les transports publics pour ça. C'est vrai aussi que depuis Lajoux pour aller à Bienne, en voiture c'est très pratique parce qu'on y est en 30 minutes et en passant par Tavannes et puis l'autoroute, etc., donc j'imagine qu'il y a beaucoup de gens qui utilisent les voitures. Donc globalement, les enjeux c'est comment faire pour augmenter la part du transport public à ce niveau-là. Il y a toujours la question du covoiturage, je ne sais pas dans quelle mesure c'est utilisé. C'est vrai que par exemple la commune pourrait, si elle était préoccupée par ça – mais je vous assure

que ça ne l'est pas vraiment malheureusement, je pense que je suis à peu près la seule personne dans le Conseil qui a, enfin non, on est peut-être deux à avoir une fibre écologique, mais les autres on pourrait pas dire ça. Bon ça, c'est peut-être quelque chose assez classique dans les petites communes, mais l'exécutif c'est vraiment un exécutif, c'est-à-dire qu'il y a peu de vision. Quand on a dû faire le plan énergie, on s'est vu justement avec une autre personne qui est un peu plus sensible, et puis on était un peu seul à dire « il faut avoir une vision de réduction de de l'impact », etc., etc. Les communes, il y en a beaucoup qui gèrent un peu comme on gère un foyer : on doit faire attention à l'argent et puis essayer de dépenser le moins possible, et puis il y a il y a relativement peu d'autres choses. D'ailleurs, c'est en lien aussi avec le PAL, parce qu'en général les gens du Conseil sont tous très fâchés qu'on doive renoncer à avoir encore du terrain pour bâtir des petites maisons individuelles. Alors qu'il y a plein de maisons qui vont être bientôt inoccupées, puisqu'il y a des personnes très âgées, etc., donc il y aurait un potentiel de toute façon de développement, mais sans forcément construire à nouveau. Donc voilà juste, il n'y a pas une grande vision par rapport à la mobilité. Il y a eu quelque chose par rapport à – mais bon ça reste dans la mobilité individuelle – c'était l'idée d'avoir au moins des bornes de recharge pour les voitures électriques. Ce n'est toujours pas le cas pour l'instant, à part les privés qui ont eux-mêmes des possibilités. Mais il y a la Maison des Œuvres, par exemple, qui est un bâtiment mixte communal avec la paroisse, il y a des panneaux solaires qui ont été posés et puis on a évoqué quand même la possibilité de mettre des recharges électriques. Pour l'instant il y a toujours rien qui bouge. Bon là, là-dessus, la commune ils sont tous quand même plus ou moins convaincus qu'il faudra avoir des bornes de recharge. Mais pour les transports publics, c'est pas un sujet qui me semble traité comme ça.

Ok. Et donc les distances parcourues, elles ont considérablement augmenté en Suisse depuis, enfin les dernières années. Est-ce que selon vous, ce serait faisable et souhaitable de faire un peu machine arrière et de diminuer ces distances parcourues par personne et par jour ?

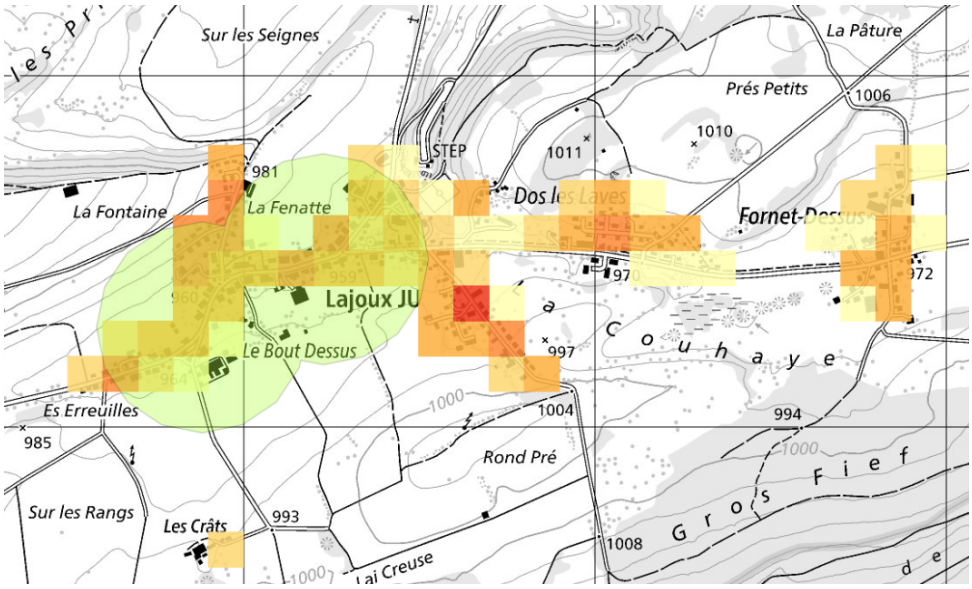
RC : Bien sûr, c'est d'ailleurs un peu le paradoxe. C'est que si vous améliorez les transports ou même les transports publics, l'efficacité de ces transports, vous avez tendance à favoriser encore plus la mobilité. Ça c'est vraiment le paradoxe, quand on soutient par exemple les trains, le transport, les bus, etc. pour que ça soit plus rapide et plus efficace, sauf qu'en même temps ça induit aussi de l'autre côté le fait de dire « je prends un travail à 40 kilomètres, pas de souci ». Effectivement, il faudrait pouvoir faire marche arrière. Maintenant, vous voyez par exemple là, on économise une heure de transport en faisant une visioconférence entre vous et moi. J'aurais dû faire une heure de trajet pour venir à Lajoux puis redescendre de Lajoux. Donc, quelque part, probablement que le bilan est positif même si ça consomme de l'énergie aussi de faire des visioconférences. Donc il faut promouvoir aussi cette réflexion, me semble-t-il ça se fait un peu quand même. Nous en tout cas dans mes groupes de travail, toutes sortes comme ça, on se pose quand même la question en se disant « Est-ce que c'est nécessaire de se voir en présentiel ou pas ? ». Donc ça, je pense que ça devrait amener un tout petit peu de limitation à ce niveau-là.

Et au niveau communal, est-ce que vous avez une marge de manœuvre pour essayer de réduire un peu ces distances parcourues ?

RC : Non je ne pense pas non. Je ne pense pas. Lajoux est traversé par une route cantonale. La seule chose, et d'ailleurs elles ne sont même pas très positives, ce serait de mettre au moins un 30 à l'heure dans la traversée, mais même ça, la commune ils ne sont pas spécialement très favorables. Et puis est-ce que même de mettre 30 à l'heure, est-ce que ça va réduire la mobilité ? Je ne pense pas. C'est à peu près la seule chose à laquelle je pense. Mais disons, je ne vois pas qu'est-ce qu'elle pourrait avoir comme marge de manœuvre là-dessus… à moins d'essayer de favoriser l'implantation d'industries locales ou d'activité, sauf qu'un village comme Lajoux ne peut plus autoriser l'implantation d'industrie ou d'autres choses comme ça. Il n'y a plus de zones d'activités qui sont exploitables et il n'y aurait pas possibilité,

de ce que je sais du canton, il refuserait d'ailleurs d'autoriser ça. Parce-que bon, en même temps, après, vous voyez : vous créez une activité où il y a besoin de main-d'œuvre et puis elles viennent toutes de l'extérieur, donc au final ça semble très compliqué.

Ok ouais, je vois. Je vais juste vous partager mon écran pour montrer, j'ai croisé l'indicateur de l'accessibilité en transport public de l'arrêt avec la densité de population. L'accessibilité c'est ces ronds verts. Et puis la concentration de population, c'est les petits carrés oranges rouges. Oui. Donc il y a certaines zones assez problématiques qui ressortent comme Fornet-Dessus, Dos-les-Laves, puis la rue là du Crât des Oiseaux. Est-ce que c'est un constat qui vous parle ?



RC : C'est quoi exactement l'indicateur d'accessibilité ? C'est est-ce qu'il y a un arrêt de bus par exemple ou bien ?

Oui en fait ça se base sur la cadence des transports publics, la distance à l'arrêt et puis le type de ligne. Donc là, il y a certains arrêts de bus qui existent mais n'ont pas une cadence suffisante pour être considérés comme étant desservis par les transports publics en fait.

RC : D'accord, oui. Parce-que bon, les bus qui viennent du côté de Bellelay, etc. ça passe quand même par là. Donc à Fornet, il y a un arrêt quand même. Mais il n'y a pas assez de cadence vous dites ?

Alors, selon cet indicateur-là, oui. En fait, c'est aussi qu'au milieu du village, il y a deux lignes qui passent, si je ne me trompe pas. Alors qu'ailleurs il n'y a qu'une seule ligne.

RC : D'accord, oui, je comprends. Oui, parce qu'il y en a une qui passe comme ça, qui va à Bassecourt, alors que l'autre elle va justement à Bellelay. Donc c'est une seule ligne. Oui effectivement. Parce qu'en fait, la zone où c'est un peu rouge c'est parce qu'il y a il y a un bloc avec je sais pas combien d'appartements. Ce qui fait que c'est plus peuplé au Crât des Oiseaux justement à cause de ça, du fait qu'il y a un certain nombre d'habitants, il y a peut-être 30 - 40 habitants qui se trouvent juste à cet endroit-là alors que globalement on est à 700 - 720, donc il y a une concentration effectivement à ce niveau-là. Mais c'est intéressant parce que c'est pas du tout une question qui est connue de la commune et, moi-même, je m'en rendais pas compte forcément que l'accessibilité est problématique au Crât des Oiseaux par exemple. Ou bien même à Fornet. Donc on pourrait dire que ces questions ne sont pas abordées, mais elles pourraient l'être par contre. Après je ne sais pas quelle est la marge de manœuvre, qu'est-ce que peut faire une commune une fois qu'elle fait ce constat. C'est problématique dans la mesure où c'est un service qui est commercial, ce qui fait que si ceux qui le font disent « il n'y a pas assez de de monde pour augmenter la cadence » par exemple, la commune n'a pas grand-chose à dire.

Ok. Donc c'est beaucoup du ressort des transporteurs finalement ?

RC : Ouais. Bon après je peux m'imaginer qu'il peut y avoir une rencontre ou une communication. Mais je peux bien m'imaginer qu'en face, si on dit oui mais si on fait ça s'il n'y a pas de d'usagers ça sert à rien, donc voilà. Peut-être une discussion, c'est quelque chose, ça pourrait être vraiment intéressant.

Ok. Et puis donc, selon les résultats de mon enquête par questionnaire, le train c'est l'alternative qui semble plus convaincre les Francs-Montagnard-e-s. Et la deuxième alternative individuelle motorisé qui paraît la plus prometteuse, c'est le vélo à assistance électrique. De plus, près d'un répondant sur quatre est en possession d'un vélo à assistance électrique. Dans quelle mesure est-ce que vous pensez que la pratique du vélo et du vélo électrique pourrait être pertinente pour diminuer l'usage de de la voiture aux F.-M. ?

RC : C'est vrai que c'était une réflexion que j'avais eue quand on s'était vu avec le Parc du Doubs. Parce-qu'en fait, à Lajoux, il y a une gare sur le territoire de Montfaucon – c'est une question de quelques mètres –, mais surtout c'est qu'elle se trouve loin. Elle n'est pas accessible à pied. On ne peut pas imaginer que quelqu'un qui habite au centre Lajoux prenne le train, d'ailleurs il n'y a même pas de trottoir sur la route cantonale pour y arriver. Et donc, c'est vrai que moi, à un moment donné, je m'étais dit que peut-être la solution ce serait effectivement par exemple avec des vélos électriques. Mais des vélos électriques peut-être équipés de protection pour que l'hiver aussi ça puisse être utilisable. Parce-que en plein été, c'est super, on va enlever l'électrique, mais même au printemps mais quand il fait moins beau et surtout froid… Après, je me disais, mais est-ce qu'il faudrait faire comme une espèce de mini remontée mécanique, une espèce de petit funiculaire qui monte, qui est automatique, sans personnel. Enfin, voilà. Ça pourrait être une idée, mais c'est vrai que c'est un parcours qui est assez long et puis pour faire pour faire quelque chose de droit, il faudrait faire un parcours propre donc avec tous les frais que ça engage. Et puis voilà, le petit train des Franches c'est pas non plus une fréquence incroyable, mais… il y avait quand même des discussions autour de ça. Et puis, effectivement, pour revenir à votre question sur les vélos, peut-être, effectivement, le vélo électrique éventuellement muni d'une protection pourrait être une possibilité pour améliorer l'utilisation des habitants de Lajoux des transports publics. Parce-que c'est vrai, mettons quelqu'un qui travaille à Delémont, aujourd'hui, je pense qu'il y a personne qui se dit qu'il peut aller en transports publics. Evidemment il y a un bus qui descend à Bassecours, mais s'il est en dehors de ces tranches horaires, c'est plus compliqué. Donc éventuellement, d'avoir une possibilité de recourir au petit train – parce-que c'est quand même mieux ça que descendre de Lajoux jusqu'à Glovelier - c'est quand même plus court. Mais voilà il y a un petit peu des discussions comme ça qu'on avait eues, où je me disais, mais peut-être un groupe de travail de réflexion pourrait être intéressant. De voir avec les solutions d'aujourd'hui, avec ces petits véhicules autonomes, est-ce que ça va venir à un moment donné, est-ce qu'il y aura des possibilités avec ça ? Eventuellement.

Et ça rejoint aussi les résultats de mon enquête parce que les gens disent que le premier frein à l'usage de la mobilité douce, c'est justement l'exposition aux conditions météorologiques. Le deuxième c'est les distances à parcourir trop importantes et le troisième c'est la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes. Donc c'est vrai que des véhicules intermédiaires, c'est à dire entre le vélo et la voiture, pourraient potentiellement aider à lever ses freins. Et sinon, donc toujours selon les résultats de cette enquête, les réseaux de mobilité douce semblent jouir d'une satisfaction générale, mais le seul point sur lequel les répondants sont plutôt insatisfaits ou très insatisfaits, c'est la qualité des infrastructures cyclables. Pourquoi à votre avis et quelle est la marge de manœuvre des communes pour améliorer la situation ?

RC : Oui alors effectivement. Nous quand on a créé une commission pour le PAL, il y avait aussi une réflexion autour de la mobilité. Et il a été question justement de dire qu'il y avait un manque à Lajoux, surtout du côté de Tramelan, côté Genevez et la suite des F.-M. Parce-que il y a bien sûr des pistes

cyclables à certains endroits, mais pas là. Il n'y a pas vraiment de possibilité de rejoindre, même pour aller aux Genevez. Donc je comprends bien, effectivement. Pour moi, il y a un manque de pistes cyclables en espace propre. Pas juste une bande jaune sur la route principale, parce que surtout en sortant de Lajoux en direction du Prédame, les gens roulent comme des tarés, en tout cas entre 80 et 120 km/h. Donc si vous êtes à vélo, c'est très désagréable. On a l'impression qu'on va se faire rouler dessus quoi. Donc je pense qu'il y a vraiment quelque chose… Alors moi normalement je me suis donné comme mission de rapporter ce projet, qui est un projet… je dirais plutôt une déclaration d'intention. Parce qu'il y a une partie du PAL qui est vraiment des choses concrètes qu'elle doit faire et puis il y a aussi un document de prospective pour la suite. Et il avait été question de dire qu'il faudrait songer à créer une piste cyclable à la sortie de Lajoux en tout cas.

Donc là, vous auriez la marge de manœuvre en fait pour agir ?

RC : Alors je pense qu'on devrait contacter le préposé cantonal aux transports, notamment aux vélos je crois. Donc qui s'occupe de ce genre de chose. C'est Monsieur Barthoulot. Donc j'imagine qu'on devrait le contacter, et puis après… Je pense que c'est aussi compliqué à faire, parce qu'il y a des terrains privés. Il faudrait voir la bande autour de la route cantonale, est-ce qu'il y a possibilité de créer un sentier propre ou une bande. Mais je sens que ce serait très compliqué.

Oui, ok. Et sinon, concernant le covoiturage, à l'échelle de l'Arc jurassien il y a un dispositif qui promeut cette pratique depuis plus de 10 ans, pour les déplacements pendulaires transfrontaliers. Leur stratégie, c'est de faire des partenariats directement avec les entreprises, et puis de promouvoir sur les lieux de travail la pratique du covoiturage et aussi de créer des aires de covoiturage principalement du côté français. Donc le Canton du Jura, il ne fait pas partie du dispositif, mais les chiffres issus de leur bilan semblent assez réjouissants. Est-ce que vous pensez que cette manière de faire, elle pourrait être aussi déployée aux F.-M. pour les déplacements pendulaires ?

RC : Oui, absolument. Ça c'est évident. Parce-que, finalement, depuis Bassecours ou même depuis Glovelier, on peut profiter déjà de juste cette descente-là et ensuite on peut prendre le train. Donc c'est vrai que ce serait tout à fait intéressant à promouvoir. Après le problème principal ici, c'est que, étant donné que toutes ces personnes n'imaginent pas pouvoir renoncer à la voiture, une fois qu'on l'a, on fait toujours le choix le plus confortable, bien que ça soit le moins rationnel. Parce-qu'on n'a pas envie de devoir partager sa voiture, on n'a pas envie de devoir causer avec quelqu'un le matin alors que si on est tout seul dans la voiture… voilà. Donc il y a ça, mais c'est vrai que je trouve important, et puis, je pense quand même qu'il y a des gens qui adhèrent à ça donc c'est très bien.

Et puis, sinon l'autopartage entre particuliers c'est une pratique qui semble particulièrement adaptée en milieu rural pour diminuer le nombre de voitures au sein des ménages. Est-ce que vous pensez que c'est une solution qui pourrait fonctionner et si oui, comment pourrait-elle être promue ?

RC : Moi j'ai l'impression qu'il faudrait presque garder ce type de système, comme il existe déjà depuis pas mal de temps avec les voitures, comment ça s'appelle …

Mobility ?

RC : Mobility, voilà merci. Parce-que je pense qu'il faut qu'il y ait un tiers qui organise, qui gère le parc de véhicules. Parce-que si c'est du covoiturage, bon, peut-être entre amis éventuellement, et encore. Mais entre personnes qui décident comme ça de le gérer, je trouve que le risque de problèmes relationnels de toutes sortes s'installe facilement alors que si c'est un tiers qui possède la voiture, ou même on pourrait imaginer un truc comme une PPE pour une maison, vous pouvez être effectivement copropriétaire, mais il y a un tiers qui est garant de l'entretien des véhicules, du paiement des taxes, des réparations, du fait de facturer à chacun les frais, etc. Parce-que, malheureusement, la nature humaine

est ainsi faite qu'on trouve toutes sortes de problématiques… les gens ne sont pas très cool au final en général, donc il vaut mieux que ce soit un tiers. Regardez comment ça se passe dans les PPE, les gens se tapent dessus tout le temps. Donc ça veut dire que si on fait la même chose pour une voiture, moi je verrais davantage l'utilisation de Mobility ou un système similaire pour fonctionner effectivement avec une seule voiture pour plusieurs personnes en fonction des besoins.

Ok, merci. Et est-ce que vous avez déjà envisagé l'implantation d'une offre de transport à la demande, donc qui pourrait fonctionner en complément horaire ou spatial ?

RC : Moi je trouve que ce serait intéressant parce-que, ce que je vois en tout cas, c'est que les bus qui circulent dans les Franches, et en particuliers ceux que je vois passer par Lajoux, ils me semblent surdimensionnés par rapport aux besoins. Il y a peut-être des horaires pleins quand il y a les écoles et les horaires de travail, peut-être que là ça se justifie, mais tout le reste du temps… moi je, ça m'est arrivé de le prendre le bus, on était deux sur un bus qui peut accueillir 60 personnes donc c'est clair que… peut être fonctionner effectivement un peu en complément avec des horaires fixes, classiques, et puis après pour les autres horaires avoir quelque chose de plus souple et de plus adapté.

Et puis, il faut que je refasse un partage d'écran pour cette question. Voilà. Donc ça, c'est les résultats de l'enquête par questionnaire. Plus de la moitié des répondants se disent prêts à diminuer leur usage de la voiture. Comment est-ce que vous pensez qu'on pourrait agir sur ces différents groupes cibles, donc principalement ceux en violet, en jaune et en rose ?

RC : Donc ça c'est des gens qui ne veulent pas changer de pratique. Ok oui, donc en fait on peut agir en gros seulement sur cette moitié. Peut-être ce qui serait intéressant c'est, est-ce que vous avez mis une question après en disant « Qu'est-ce qui vous empêche de mettre en pratique ? » ?

Non, je n'ai pas mis cette question.

RC : D'accord. Mais dans le sens que, si la première question c'est effectivement « vous avez comme objectif, mais pour l'instant vous ne mettez pas en pratique », pour savoir quelle est la solution, il faudrait savoir qu'est-ce qui les empêche de le mettre en pratique pour être pertinent dans la réponse. Parce-que, si on ne sait pas pourquoi ils ne le mettent pas en pratique, on peut faire des hypothèses. Après on peut tomber à côté aussi. Par exemple on pourrait dire c'est trop cher. Est-ce que c'est vrai ? Est-ce qu'ils ne mettent pas en pratique parce qu'ils sont paresseux et qu'ils n'ont pas la motivation ? Et donc, vous voyez, si c'est cher par exemple, on peut donner une réponse qui pourrait être – que sais-je - d'un coup faire, avoir un encouragement financier, faire des rabais sur des choses, etc. Donc quelque part, pour moi c'est compliqué de dire qu'est-ce qu'on pourrait faire avec cette catégorie-là. Alors peut-être pour le groupe où ils disent « je sens que ce serait impossible ou trop compliqué », là aussi, en quoi trop compliqué ? Est-ce que c'est parce qu'il faut changer plusieurs fois de transports ? Est-ce que c'est parce que… ? Donc au niveau des solutions, tant qu'on pose pas le problème réellement, on a de la peine à trouver des solutions. Sinon, on est obligé je dirais de faire un tir groupé, enfin pas un tir groupé justement, de faire un espèce d'éventail de choses en espérant que ça va résoudre plus ou moins les choses, augmenter la fréquence, baisser les prix, trouver des solutions flexibles avec des transports autonomes ou autre chose, il y a pas mal de choses. Mais en même temps, peut-être il faudrait creuser un peu la question.

Oui, en effet. Et il y aussi une petite partie, les 5 %, qui souhaitent diminuer leur usage de la voiture, qui savent déjà quels trajets et avec quelle alternative ils vont remplacer la voiture, mais ils ne l'ont jusqu'à présent pas mis en pratique.

RC : Oui après bon, moi 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 CO_2, puis donc votre quota de CO_2 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 CO_2 », 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. C'est pour ça que moi, ça c'est un grand discours, moi je pense que tant qu'on ne sera pas la tête contre le mur, on fera pas. Donc c'est pour ça qu'à un moment donné, il faudra une forme de limitation et donc si vous dites aux gens, « vous pouvez pas prendre la voiture, vous devez prendre le bus », ben ils le prendront.

Oui, ok. Et j'ai encore deux petites questions si vous avez le temps concernant la gouvernance plutôt. Plusieurs initiatives de mobilité alternative à la voiture individuelle. On voit qu'elles sont lancées par des privés. Il y a le projet de vélo en libre-service dans le Jura qui devrait bientôt voir le jour, qui a été lancé par JoliatCycles à Courtételle. Et puis les Noctambus aussi dans les F.-M. de base, c'était l'initiative d'un privé. À votre avis, comment expliquer cette dynamique ?

RC : Pourquoi ça vient plutôt du privé que du public ? Ce que je peux voir, ce qui est un peu paradoxal parce-que je pense que les habitants de Lajoux par exemple – si je prends Lajoux – sont qualifiés d'ailleurs par ce fameux politologue qui avait fait ce travail sur les orientations des citoyens etc., c'est une des villes les plus à gauche de la Suisse, donc on peut imaginer aussi plus écolo dans un sens. Mais en réalité, les autorités ne le sont pas du tout. Et il me semble, pour avoir rencontré pas mal d'autres autorités communales, elles sont pas très dynamiques par rapport à ce genre de choses. Après ce que je me demande, c'est si c'est spécifiquement, parce que bon là, de ce dont vous parlez, vous parlez aussi quand même d'initiatives qui peuvent toucher plus aussi des villes, mais parce-que je me demande si ce n'est pas le fait que le Jura en particulier est fait de beaucoup de petites communes et en fait les communes par définition, ils ont un conseil communal et puis l'assemblée communale qui est finalement le législatif, en réalité, sauf que c'est des citoyens qui n'ont pas de parti, à Lajoux je pense que chaque assemblée il y a 30 personnes sur 700, bon après… 30 sur 300 on va dire. Donc c'est un dixième des gens qui pourraient voter et qui sont en âge adulte, peut-être 300 - 400 personnes admettons. Donc que je me demande si ce n'est pas une question aussi que les exécutifs n'ont pas de vision et donc ils réagissent positivement s'il y a des initiatives, on dit « ah oui, finalement c'est intéressant », mais ils ont pas de vision et ils n'ont pas la force non plus. On est tous des miliciens qui devons prendre notre temps à côté de notre boulot, on n'est pas des spécialistes, etc. Donc si vous avez une ville comme Porrentruy qui a un Conseil de Ville avec des couleurs politiques aussi, les politiciens ils se rapportent, ils ont des professionnels derrière, au moins au niveau cantonal et fédéral, qui leur donnent des pistes et leur insufflent leur boulot. Alors que dans une commune, chacun essaye de faire avec les problématiques du coin, il trouve déjà qu'il y a beaucoup trop de contraintes du Canton etc., etc. Selon moi c'est vraiment ça qui explique, c'est qu'il n'y a pas les forces, l'énergie ni la mentalité pour avoir ce type d'initiative au niveau communal. Après cantonal, c'est autre chose. Je ne sais pas si c'est la bonne explication, mais c'en est une en tout cas.

Oui c'est intéressant. D'accord. Et puis, le Parc du Doubs se dote d'une compétence mobilité depuis le début de l'année. Quel rôle selon vous il pourrait ou il devrait jouer pour favoriser les mobilités quotidiennes plus durables dans les F.-M. ?

RC : Alors moi je pense que, on en a parlé aussi en général sur le Parc du Doubs, le problème principal du Parc du Doubs pour une municipalité comme celle de Lajoux entre autres, c'est que, eux, ils font des études mais ils n'ont pas de sous. Ils ont juste les sous pour travailler eux-mêmes, ils se payent avec, et puis d'ailleurs les communes donnent quelque chose aussi pour faire fonctionner le Parc du Doubs. Mais en fait après, quand on dit par exemple « super, on voudrait faire une piste cyclable », etc., ils peuvent bien peut-être faire la partie de l'étude ou nous aider pour cette partie-là, et je trouve bien, mais ça reste un problème le fait qu'après ils ne peuvent pas aider non plus à l'aspect financier de l'histoire. Parce-que

c'est une des grosses résistances communes, c'est de dire : « on n'a pas de sous ». Après bon pour une piste cyclable, on peut trouver parce-que c'est pas forcément la commune qui doit forcément financer, je pense qu'il y a des subventions cantonales, etc. Mais disons que, moi ce que je vois, c'est que le Parc du Doubs se dote d'expertise et après ils sont à disposition. Je veux bien mais, connaissant le fonctionnement des communes, et c'est par leur faute, mais connaissant le fonctionnement des communes, j'ai un peu l'impression que les communes, elles se disent « oui, oui, ils sont là-bas », il ne se passe pas grand-chose entre les deux. Moi j'ai jamais entendu une fois, la seule chose que j'ai entendu c'est dans la commune, c'est du style « Oui mais au Parc du Doubs, finalement ils font leur truc et puis en gros nous ça ne nous aide pas, parce-que pour faire des choses, il faut de l'argent ». C'est une vision, moi je ne suis pas d'accord, mais c'est un peu comme ça qu'ils voient en disant « oui oui, ils font beaucoup de paperasse mais au final est-ce que ça sert à quelque chose ? ». Voilà, c'est une vision, moi je trouve que c'est important d'avoir ces expertises-là et il faudrait pouvoir les utiliser. Après 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. Mais après, ils peuvent pas non plus s'imposer, j'entends, il faut que ça soit de part et d'autre, il faut que les communes aient quelque chose à faire. Mais après, moi j'ai trouvé que c'était bien quand on a eu – justement – on a été invité, il y a eu une réunion où il y avait tous les conseillers communaux des différentes instances qui étaient là pour la présentation des activités jusqu'à 2025 ou 2027, je sais plus. Nous on y était, on était deux d'ailleurs, et je trouvais bien, mais après voilà, nous on revient dans les communes, on remet la tête dans le guidon et voilà. Mais je pense qu'il y a, ouais, il y a, essayer peut-être de stimuler un peu ça. Une plus grande communication. Je ne sais pas si c'est aussi, effectivement, c'est le propre peut-être du Parc du Doubs, mais d'avoir une initiative par exemple de dire : « On fait une étude sur la mobilité douce dans les Franches, on fait une étude, on regarde, on pourrait faire telle et telle chose, on contacte les communes, et puis on crée quelque chose, on tire un peu les communes avec ». C'est un peu ça, je trouve, qui manque.

Ok oui, qu'il soit plus proactif donc.

RC : Voilà.

Très bien merci. Je n'ai plus de questions de mon côté, je ne sais pas si vous avez quelque chose à rajouter ?

RC : Non, non, pas spécialement. Je trouve que c'est bien comme travail.

Entretien avec Serge Parrat, Conseiller communal à Saignelégier

29 avril 2025, Saignelégier

Introduction.

Quel est votre rôle en tant que conseiller communal de Saignelégier, dans la mobilité aux F.-M. ?

SP : Donc moi je suis au Conseil communal, je suis adjoint à Madame le Maire et puis j'ai le Dicastère Urbanisme, environnement, rénovation de bâtiment quoi si on veut bien. Et puis dans l'urbanisme, il y a un peu ces problèmes de mobilité qui surviennent effectivement. Alors, je ne sais pas si tu as vu, on a fait une liaison entre la Rue de la Pinsonnière jusqu'à la Rue des Rangiers. Donc là on a fait un passage mobilité douce uniquement. Et puis, quand on réaménage des rues, typiquement la Rue du Pâquier qu'on est en train de rénover maintenant, l'idée c'est pas que ce soit axé uniquement sur l'automobile, mais cette rue elle est 50 % automobile, 50 % mobilité douce. Donc, quand on fait des travaux, on y pense fortement. C'est une réflexion de base. Mais on a toujours des contraintes forcément de la vie quoi. Quand on est dans une rue comme ça, on doit penser au Marché-Concours parce-que la rue principale est bloquée et puis il faut que ce soit bidirectionnel. Donc on peut pas faire ce qu'on veut. 98 - 99 % du temps elle sera en sens unique et il y aura 50 % mobilité douce et 50 % mobilité autorisée, et puis les 1%, les 3 jours du Marché-Concours, et ben… Le Marché-Concours il nous casse un peu les bonbons pour certaines choses, mais voilà c'est comme ça.

Donc votre marge de manœuvre est quand même assez grande du coup en tant que commune ?

SP : Alors pour tout ce qui est chemins communaux, on a les compétences quoi. Le problème qu'on a à Saignelégier, c'est les axes routiers, les deux traversantes, nord-sud, est-ouest, les routes cantonales où là, c'est du ressort du Canton. On n'a absolument aucune marge de manœuvre. Typiquement, voilà, les deux ronds-points, c'est un peu compliqué. Le village de Saigne est très compliqué quoi, c'est beaucoup de pendulaires nord-sud et vice-versa, des frontaliers qui vont sur Tramelan et puis qui traversent une zone assez compliquée. Et puis on doit quand même assurer la sécurité des élèves qui vont à l'école, parce-que les écoles sont excentrées, elles ne sont pas au milieu du village. Et puis assurer la sécurité aussi entre les écoles et le Centre de Loisirs, quand ils vont à la gym ou autre. C'est un village qui est limite un tout petit peu dangereux.

D'accord. Et pour revenir un peu sur le diagnostic, comment est-ce que vous vous décririez les pratiques de mobilité des habitants des F.-M. ? Quels sont les principaux enjeux selon vous ?

SP : Alors, le problème qu'il y a : moi je vois, si je vais occasionnellement à Lausanne, je dois être à Lausanne à 8 h, ben je peux pas partir en train depuis Saigne pour être à Lausanne à 8 h. Alors je fais un mix, je vais en voiture jusqu'à la gare de Neuchâtel, puis ensuite ça me fait 50 minutes de train puis je suis à Lausanne. Donc le problème qu'il y a, c'est les changements de train qui prennent beaucoup de temps à mon avis. Pour se déplacer un petit peu plus loin, c'est pas simple. À moins qu'on ait l'horaire libre et puis qu'on puisse aller à 9 h du matin. Alors je pense qu'on a de la chance d'avoir le CJ qui fait est-ouest, La Chaux-de-Fonds - Delémont disons, c'est très pratique avec une fréquence horaire qui est assez bien, mais ça faut absolument se battre pour la maintenir et puis avec les restrictions budgétaires de la Confédération, je pense qu'il faudra se battre un petit moment encore. Ils envisageaient une fréquence toutes les demi-heures, mais là j'y crois pas trop. Je vois pas trop comment est-ce qu'ils veulent financer ça.

Et là, les communes n'ont pas trop leur mot à dire ou bien ?

SP : Les communes non, vu que tout ce qui est transports publics c'est du ressort de la Confédération et des gouvernements cantonaux et ils ont leur enveloppe budgétaire. Donc c'est subventionné à 80 % environ les transports publics. Mais ça coûte très cher, ouais.

Ok. Donc oui vous avez déjà un petit peu évoqué des freins à une mobilité plus durable dans le territoire. Est-ce que vous en voyez d'autres ?

SP : Non alors, on essaye de développer un petit peu la mobilité à l'intérieur du village. On a le projet de refaire la place Juventuti vers la commune, où là on aura des bornes de charge pour voitures électriques, on aura des couverts à vélo, on est en discussion pour mettre des bornes de charge pour les vélos aussi. Donc tous les travaux qu'on fait, on axe vraiment sur la mobilité douce. Mais il y a toujours les automobilistes purs et durs dont il faut aussi tenir compte. Parce-que c'est vrai que, je peux comprendre, si on habite le Bémont, et qu'on veut venir faire une course, on doit bien parquer quelque part. Mais la mentalité, elle évolue gentiment, mais ça va prendre beaucoup de temps pour que la mentalité des Francs-Montagnards soit plus axée mobilité douce. 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.

Ouais, ok. Donc on peut passer maintenant au cœur du sujet, les pistes et leviers d'action. Les distances parcourues par jour et par personne ont considérablement augmenté en Suisse ces dernières années. Est-ce que, selon vous, ce serait souhaitable et faisable de faire un retour en arrière et diminuer cette distance parcourue ?

SP : Alors un retour en arrière, ça me paraît quand même assez compliqué, parce-que, typiquement, pour tout ce qui est étude, on a de moins en moins d'écoles ou de hautes écoles dans la région. Les étudiants comme toi qui étudient doivent quand même souvent se déplacer plus loin. Et puis j'imagine que les jeunes ils étudient plus qu'à l'époque, où on faisait entre guillemets un apprentissage basique dans le coin quoi. Donc je pense qu'une partie de la mobilité c'est aussi pour étudier. Et puis après, il y a les loisirs, il y a toujours plus de loisirs ça c'est clair. Mais c'est dans les deux sens parce-que vu qu'on est, aux F.-M., quand même pas mal touristique, il y a aussi les externes, les touristes de la Suisse qui viennent pas mal aux F.-M., puis eux ils se déplacent aussi à mon avis peu en mobilité douce. Ils viennent en voiture. Pour eux le problème, c'est de venir et puis après de se déplacer dans la région. Parce qu'on n'a pas un réseau de bus qui est du tout développé quoi. Typiquement l'axe est-ouest, Gourmois - Tramelan, je pense qu'il y a 5 bus par jour. Le premier est à 6 heures du matin, il est un peu calqué sur les horaires des enfants, des écoles. Donc il y en a très très peu. Ça c'est pas satisfaisant, surtout pour les gens qui veulent se déplacer entre Saignelégier et l'Étang de la Gruère. C'est une réflexion dans le plan spécial Gruère, il y a un Plan mobilité où l'idée ce sera de développer cette cadence minimum Saignelégier - la Gruère – Tramelan. Un peu dans les deux sens parce qu'il y a beaucoup de touristes qui viennent aussi de la Suisse centrale. Et puis sinon, c'est vrai qu'au niveau des pistes de mobilité douce, c'est toujours un peu le même problème, c'est qu'on a pratiquement aucune piste cyclable, on en a très peu en tout cas. Et puis, ben c'est comme on dit quoi, autant la Commune que le Canton, quand ils refont des aménagements, ils doivent penser plus aux pistes cyclables. Mais les routes, comme on ne les refait pas chaque année, qu'on les refait tous les 40 - 50 ans, ça prend beaucoup de temps.

Ouais. Plusieurs études ont démontré la nécessité d'offrir un bouquet d'offres alternatives à la voiture individuelle, notamment dans les milieux ruraux, pour répondre à la diversité de la demande. Selon vous, quelles seraient les solutions de mobilité alternatives qui seraient les plus pertinentes aux F.M. ?

SP : C'est de renforcer les lignes de transports publics ou élargir aussi les horaires, comme le soir à partir de 21 h, il y a quand même de moins en moins de trains il me semble, autant sur Chaux-de-Fonds que sur Glovelier, donc si on pouvait renforcer ça ce serait déjà bien. Train et bus. Mais comme dit quoi, on est peut-être dans une région où on est trop petite, on n'a pas assez de population, on n'a pas assez de

potentiel pour que les transports publics s'en sortent. Donc s'il faut renforcer pour peu de taux d'occupation, ce sera compliqué.

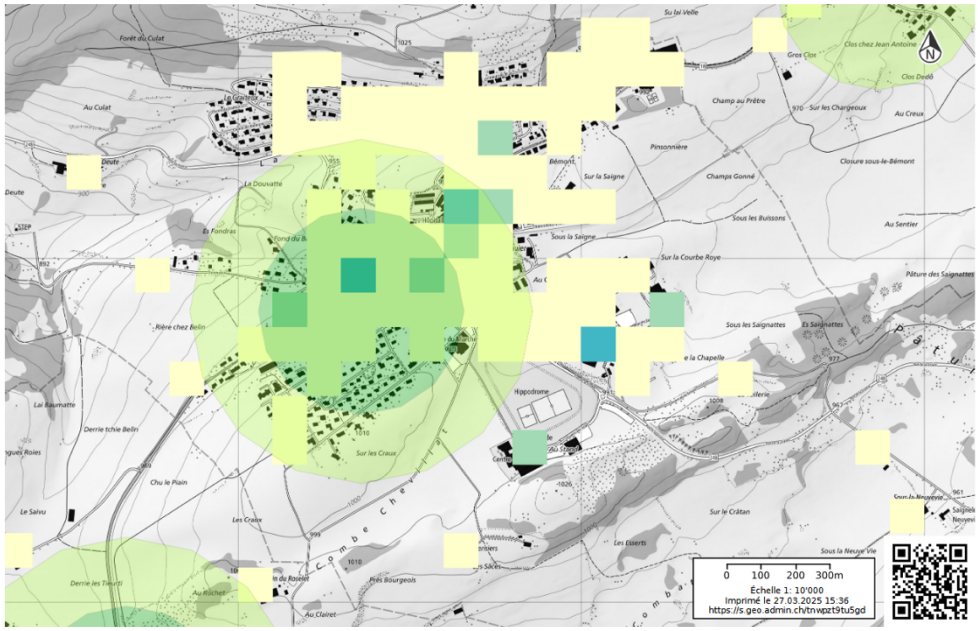
Oui c'est ça. Est-ce que c'est quand même faisable du coup ?

SP : Moi, je pense que c'est impossible. Et puis après, on a le taxi, mais le taxi, alors c'est de la mobilité individuelle, ouais.

Après, qui ressemblent un peu aux taxis, il y a les transports à la demande, c'est-à-dire que c'est un peu entre le taxi et le bus, c'est un service qui nécessite d'être réservé à l'avance et regroupe la demande.

SP : Très compliqué. Je pense qu'on est une trop petite région. Vu que le taxi, il travaille de moins en moins la nuit d'après ce que j'ai entendu. Il fait uniquement sur réservation je crois le vendredi et le samedi soir. Parce qu'il avait très peu de demandes. Je crois que le week-end, il roule toujours mais il faut réserver avant, minimum 12 ou 24 heures avant, je ne sais pas exactement. Et puis après, quand il y a des grandes fêtes, les organisateurs des grandes fêtes ils jouent pas mal le jeu - que ce soit le Chant-du-Gros, le Marché-Concours - ils participent pas mal aux transports. Mais d'après ce qu'on lit dans les journaux, ils doivent toujours se battre, chacun tire la couverture de leur côté quoi, les transporteurs de leur côté, les organisateurs aussi et puis ils trouvent toujours des arrangements, des compromis, mais il faut espérer que ça dure ça. Je pense qu'ils doivent pas mal se battre, comme je vois.

Concernant les transports publics, j'ai croisé l'indicateur d'accessibilité en transports publics de l'ARE avec la concentration des emplois à Saignelégier et on voit certaines zones qui ressortent un peu comme plus problématiques, comme le centre de loisirs, la zone industrielle, et je ne sais pas si c'est peut-être Maurice Lacroix.



SP : Oui, alors il y a le projet de développement de la zone industrielle, direction le Bémont. Mais ça, c'est de la musique à 10 ans. Quand la ZAIC au Noirmont sera remplie à 75 %, la zone industrielle sera développée à Saignelégier. Et dans le plan de zone, il y a un arrêt de train qui est prévu dans le secteur de la zone industrielle, tout comme, sauf erreur, il y a un arrêt de train qui est prévu au Noirmont vers ces nouvelles usines il me semble.

Oui en effet, c'est en projet.

SP : Donc il y a des choses qui se prévoient. Après, les politiques ils le prévoient dans leur plan. Mais après voilà, les transporteurs privés, du fait que c'est du privé, c'est à eux de le mettre en place, pour autant que ce soit rentable j'imagine. Et puis après, ben voilà, l'axe en direction du Centre de Loisirs, le problème c'est qu'on a très peu de bus.

Ok. Et concernant des mesures de mobilité douce, vélo et marche ?

SP : Alors vélo, donc il y a ce nouveau système de location de vélo électrique là, de Joliat Cycles. Donc on est en discussion avec lui pour installer une borne à Saigne, justement quand on fera la place Juventuti, et puis ça, ça peut être très bien. Vu qu'on est proche de la gare, les gens qui arrivent en train pourront se déplacer partout aux F.-M. et également au Centre de Loisirs en vélo, donc ça peut être quelque chose de très bien. Et puis après, pour se déplacer à pied, il y a des trottoirs partout, les gens s'ils veulent pas se déplacer à pied… Gare - Centre de Loisirs à pied c'est 10 minutes, c'est pas loin. Donc pour moi c'est pas un problème ça. Peut-être éventuellement l'hiver avec le passage sous-voie et puis l'escalier. Mais c'est quand même toujours que 10 minutes. Si on est en ville, puis qu'on va de A à B, l'arrêt de bus, si on doit marcher 5 minutes, attendre 5 minutes, s'arrêter 5 minutes plus loin. Le temps de déplacement à pied, il est rapide.

C'est vrai. Mais il y a quand même plusieurs personnes qui habitent et travaillent à Saigne et qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

SP : C'est ça. Typiquement des gens qui travaillent au centre du village, qui veulent parquer tout près de leur lieu de travail, que s'ils font 4 minutes à pied ils sont à la Halle cantine et puis il y a autant de places de parc qu'on veut. Et puis au milieu du village, c'est un peu plus tendu quoi. Mais on va y venir gentiment quoi.

Ouais. Et donc le vélo à assistance électrique, selon les résultats de mon enquête, c'est la deuxième alternative au individuel motorisé qui semble le plus convaincre les francs-montagnards et près d'une personne sur quatre en possèderait un. Vous pensez que cette mesure, enfin de se déplacer en vélo électrique, est-ce que c'est quelque chose qui pourrait être pertinent pour se passer de la voiture individuelle dans les F.-M. ? Et si oui, comment favoriser cette pratique ?

SP : C'est un long travail, un long travail sur la personnalité, sur les gens. Mais c'est long comme travail. Parce-que ceux qui ont des vélos électriques, on en voit un petit peu, ils se déplacent un petit peu en vélo électrique mais… il me semble qu'ils ont quand même du mal. Ils se déplacent quand il est tout beau tout neuf, puis après ça se perd un petit peu ces bonnes habitudes. Mais il faut vraiment que ça entre dans les mœurs. Et puis comme dit, le problème, enfin pas le problème, mais c'est qu'on a très peu de problèmes de places de parc à Saignelégier. Donc la solution de simplicité c'est la voiture vu qu'il n'y a pas de problème de parcage. S'il y avait des problèmes ils se déplaceraient plus en mobilité douce.

Et c'est vrai que ça a été démontré aussi que les gens étaient sensibles à une augmentation de l'offre de transports publics seulement s'ils étaient dans une situation défavorable à l'usage de la voiture. Et du coup est-ce que ce serait souhaitable et faisable de mettre des mesures de restriction du trafic individuel motorisé par exemple réduire le stationnement ou instaurer des zones 30 ?

SP : Les zones 30 c'est plus pour de la sécurité, je pense pas que c'est ça qui réduisent le trafic. Mais les zones 30, comme la majorité des villages, on va ressortir le projet de mettre toutes les rues du village en zone 30. Que les rues, les routes communales, pas les routes cantonales, parce-que ça c'est du ressort du Canton. C'est plus pour de la sécurité. Les piétons seront plus en sécurité, pour les automobilistes, ça va pas changer grand-chose.

Ça pourrait peut-être quand même favoriser la mobilité douce, enfin du coup inciter les gens à aller plus à pied ? Par exemple laisser plus les enfants aller à pied plutôt que les amener en voiture à l'école ?

SP : S'ils sont plus en sécurité, peut-être ouais. Après, on a quand même de la chance qu'on a au niveau des jeunes enfants, il y a les lignes pédibus qui marchent bien à Saigne. Il y en a un peu dans les quatre coins du village. Donc ça c'est ça c'est remarquable. Et puis ça évite beaucoup de transport effectivement jusqu'à l'école, enfin c'est les écoles enfantines surtout qui font ça. Mais justement, on habitue les jeunes d'aller à l'école à pied, après l'école primaire, secondaire ils vont encore à pied ou en vélo, puis après en vélo moteur, puis après en voiture. Mais un des problèmes, c'est vrai que voilà, si on va en étude, ben si on va à Chaux-de-Fonds ou à Delémont, ça marche à peu près les transports publics, si on va à Porrentruy, c'est déjà plus compliqué parce-qu'à chaque fois il y a 20 minutes d'attente à Glovelier dans un sens ou dans l'autre, et puis si on va plus loin, comme on a dit… alors si, il faut avoir une chambre sur place quoi, mais être pendulaire c'est plus possible quoi. Surtout avec les horaires irréguliers des étudiants et tout. C'est pour ça que la majorité ont des appartements.

Et donc, si je reviens sur les mesures de restriction du trafic, la limitation des places de stationnement, vous pensez que ce serait souhaitable et faisable ?

SP : Non alors on n'est pas pour la limitation des places de stationnement parce-que nos places de stationnement, elles sont aussi pour les externes, mais on n'est pas pour les augmenter. Donc vu que le nombre qu'on a est juste, à mon avis, il faut juste bien les gérer. C'est clair que si le trafic externe augmente, là, faudra peut-être limiter pour les internes, pour les locaux. Mais du fait qu'on n'a pas trop de problèmes, on ne limite pas trop. Mais ça c'est plus de la conscience personnelle, des gens, ils ont quand même du mal d'avoir cette conscience écologique pour se déplacer, juste faire quelques courses puis rentrer à pied ou à vélo surtout quand il fait beau comme ça, mais c'est très compliqué.

Mais du coup, pour mais favoriser les gens qui viennent de l'extérieur et un peu limiter le stationnement local, est-ce que limiter la durée de stationnement ne serait pas une piste ?

SP : Alors ça on va aussi y travailler. Donc sur la place Juventuti qu'on va refaire, là le stationnement sera limité à une heure ou une heure et demi. Enfin ce sera payant, ce sera pas limité mais ce sera payant. Donc ceux qui restent y paient. Et puis les autres places, c'est en réflexion pour mettre vraiment des zones bleues, qui pourraient être contrôlées. Et puis les zones bleues c'est maximum une heure et demi. Mais pour l'instant on n'a pas emmanché ce système de contrôle parce-que, voilà, on n'a pas de problème de place de stationnement, principalement. C'est toujours la même chose quoi, quand on a des problèmes, on active, puis quand on en n'a pas, on est un peu plus passif. Ce qui fait du sens parce-que le but c'est pas de faire la police, c'est d'être un peu un peu cool quoi. Ton enquête, c'est sur toutes les F.-M., pas que sur Saignelégier ?

Oui, c'est sur toutes les F.-M. Je vais aussi interroger d'autres communes.

SP : Les autres communes, ouais je pense qu'on a tous un peu le même problème, je pense que c'est les grosses usines. Alors maintenant, ceux qui construisent des usines, ils ont des contraintes environnementales et de mobilité. Quand ils déposent le permis de construire, il y a un plan de mobilité qu'ils doivent transmettre, qu'il n'y avait pas jusqu'à maintenant. Et puis, c'est vrai que les anciennes usines, ben voilà, au début, il y avait ces transports regroupés comme la Cini au Noirmont, ils avaient des bus qui partaient de Saint-Brais puis qui chargeaient tous les employés, puis qui les ramenaient à midi, qui les reprenaient. Ça c'était bien. Et puis après, c'est un peu tombé à l'eau avec l'horaire libre principalement. Ça c'est aussi un problème, c'est que l'horaire libre ça favorise pas les transports en commun groupés. Que si on avait un horaire fixe, puis qu'on finit tous à la même heure, ce qui était le cas à l'époque, c'était beaucoup plus facile. Mais voilà, on vit dans un monde où on veut être très indépendant, puis être très indépendant, ça veut dire plutôt voiture que transports publics. Mais mobilité douce, voilà c'est clair qu'il y a quand même beaucoup de gens de Saignelégier qui travaillent le Noirmont, les Breuleux, voilà hors du village. Et la majorité c'est vrai qu'ils se déplacent quand même

en voiture. Aussi parce qu'ils rentrent à midi à la maison, puis ce serait trop short. Et puis il y en a peut-être certains qui mangent sur place, sur le lieu de travail, mais ils vont quand même souvent en voiture.

Ouais. Et donc le covoiturage, en tout cas à l'échelle de l'arc jurassien, ça a l'air de d'assez bien fonctionner. Le dispositif covoiturage d'arc jurassien qui existe depuis plus de 10 ans maintenant, et il promeut donc le covoiturage à l'échelle, enfin pour les déplacements pour de guerre transfrontalier et je crois que le canton du Jura ne fait pas partie du dispositif, mais voilà il s'adresse principalement aux entreprises directement, puis ils font de la promotion sur les lieux de travail et puis développent des aires de covoiturage plutôt côté français du coup. Est-ce que vous pensez que c'est quelque chose qui aurait du potentiel aux F.-M. ?

SP : Ben… ils peuvent déjà le faire maintenant. S'ils sont quatre ou cinq du même village à travailler dans le village voisin, dans la même usine, ils pourraient le faire, mais ils ont du mal de le faire.

Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faciliter un peu cette mise en commun ?

SP : Je pense que les entreprises, c'est un petit peu dans leur devoir de sensibiliser les gens à ces déplacements. Parce-que en fait, c'est les entreprises qui sont embêtées parce qu'elles ont peu de places de parc. Et puis elles incitent leurs employés à se déplacer, à se regrouper. Mais je pense que nous, des lieux de rencontre pour les voitures, il y a la Halle Cantine par exemple où ils peuvent rester toute la journée. Donc s'ils veulent, ils peuvent. Mais c'est qu'ils ne veulent pas. Parce-que la voiture ça ne coute encore pas assez cher. Mais je pense que si on veut, on peut. C'est plus compliqué pour les frontaliers parce-que je vois qu'il n'y a pas beaucoup de place en France pour se regrouper, mais ça c'est des choses qui est en train de se mettre en place. Il y a un regroupement de transport entre la France et la Suisse qui est en train de se mettre en place, pour faire des parkings communs du côté de Maîche ou ailleurs, par-là en France, pour se déplacer, faire du covoiturage jusqu'en Suisse. Il y a des discussions qui se passent de ce côté-là.

Ok. Et puis une solution qui semble assez adaptée aux milieux ruraux, peu dense, c'est l'autopartage entre particuliers.

SP : Ça c'est quelque chose aux F.-M., j'y crois pas trop parce-que, principalement, ceux qui ont leur maison individuelle, ben ils ont pas de problème pour parquer leur voiture, dans les immeubles il y a quand même souvent pas mal de places de parc. On aime bien avoir notre indépendance, un petit peu notre égoïsme, et puis un petit peu notre fierté. Il y en a aussi qu'ont leur fierté d'avoir leur voiture. D'ailleurs, c'était Mobility qui a mis une voiture à Saigne, et puis ça marchait pas, ils l'ont enlevée. Elle y a été, je pense, 2 ans, vers la gare - elle était bien placée en plus. Et puis, ça marchait pas assez et elle a été enlevée. Je crois qu'il y en a une au Noirmont, c'est possible ? J'ai aucune idée si ça fonctionne.

Oui il y en a une. Mais c'est la commune qui comble le déficit.

SP : Voilà alors qu'il y ait un déficit, c'est pas trop grave encore, c'est plus voir si vraiment elle est utilisée ou pas.

Alors elle est utilisée quand même ouais.

SP : Ah ok. Alors ça, ça c'est peut-être quelque chose d'intéressant. Qu'on puisse avec une application réserver sa voiture, après quand on la prend faut toujours qu'elle soit là, parce-que si on la prend et puis qu'elle est là, ben c'est embêtant quoi. Mais je pense que ça c'est pas un problème, je pense que c'est gérable. Mobility, c'est une société individuelle qui gère ça je pense. Alors c'est quelque chose de bien, mais voilà comme, tu l'as dit, vu que c'est pas rentable… Tout ce qui n'est pas rentable, souvent, les collectivités ont du mal de subventionner quand même. Surtout les petites ou moyennes communes des F.-M. qu'ont des moyens limités quoi. Il y a peut-être des communes comme le Noirmont et les Breuleux, qui sont un peu plus à l'aise financièrement, qui peuvent se permettre plus facilement ce genre

d'opération, que typiquement les communes tout ce qui est F.M.-Est, qu'ont des finances très précaires, ou même la Courtine, c'est typiquement le genre de choses qui ne peuvent pas subventionner pour être pas assez utilisé. Mais ça, s'il y avait une fois un bon sponsor qui se lancerait là-dedans, ça peut fonctionner. Mais c'est toujours la même chose quoi, c'est toujours une histoire de de rentabilité et puis d'utilisation. On est quand même peu aux F.-M., on est 10'000 habitants, 2'500 à Saigne, un peu moins de 2'000 au Noirmont et aux Breuleux, c'est quand même peu pour mettre en place des structures quand même conséquentes.

Oui, mais c'est pour ça que des solutions qui se basent plus sur ce que les gens possèdent déjà, comme l'autopartage entre particuliers, est peut-être plus adapté aux milieux peu denses.

SP : Ce n'est pas dans la tendance, il faut vraiment que ça entre dans les mœurs. Et puis ce n'est demain la veille à mon avis. Moi, je ne connais personne qui partage sa voiture avec quelqu'un.

Si mais plutôt au sein de couples je pense. Il y en a quand même pas mal.

SP : Alors en tant que couple, oui. Une voiture pour deux personnes, oui. Alors dans un couple ça c'est différent. S'il y a deux voitures dans un couple, c'est souvent que les deux personnes travaillent chacune de leur côté et puis qu'elles se déplacent en voiture. Je pense pas qu'ils aient une deuxième voiture pour la laisser dans le garage. S'ils l'ont c'est qu'ils en ont besoin, parce-que ça coûte cher une voiture. Mais, alors le partage entre couple, ça c'est clair, c'est normal. Mais le partage entre voisins, très compliqué. Le jour où il y a un petit beugne, un petit pépin, qui c'est qu'il l'a fait ? C'est beaucoup des sources à conflits entre voisins, puis c'est ce qu'on essaye d'éviter. Et puis, mine de rien, les gens sont quand même de plus en plus indépendants, on devient très individuel. Des fêtes de quartier, il y en a de moins en moins, des apéros entre voisins, il y en a de moins en moins, parce qu'on a bien envie de notre petite vie pour nous quoi. Ça ça se perd. Et puis c'est un peu la même chose, d'avoir des choses en commun, peut-être une tondeuse à gazon, mais il n'y en n'a pas des masses. Ce qui se développe mais ce n'est pas dans la mobilité c'est dans le jardinage, c'est des jardiniers qui viennent faire le gazon, sous-traiter le gazon, au déblaiement de la neige ou des choses comme ça. Mais la mobilité ben voilà, faudrait sous-traiter à des taxis, mais il y a très peu de demande. Il y a un tout petit peu la Croix Rouge, mais qu'a un cahier des charges très précis quoi ; c'est pour les personnes sans voiture ou pour se rendre chez le docteur ou je ne sais où.

Exactement. Et c'est basé sur du bénévolat, je crois.

SP : C'est basé sur du bénévolat, oui, tout à fait.

Et du coup, toujours concernant les résultats de mon enquête, plus de la moitié des personnes qui ont répondu se disent prêts à diminuer leur usage de la voiture. Donc il y en a certains qui savent déjà quel trajet et avec quelle alternative ils veulent remplacer la voiture. Ça c'est pas la majorité. Il y en a d'autres qui ont l'objectif de réduire leur utilisation, mais ils ne savent pas encore comment le mettre en pratique et puis d'autres qui trouvent, enfin qui pensent que ce serait trop compliqué ou impossible pour le moment, mais ils ont quand même cet objectif.

SP : Oui alors on a tous des objectifs d'écologie, de mobilité, de bien-être personnel, d'hygiène de vie, de tout, mais c'est beaucoup des idées. Après pour les mettre en pratique, c'est quand même plus compliqué. C'est vrai, que, voilà, faut dire que typiquement, il y a de moins en moins quand même de de commodité dans notre région. Typiquement les médecins, c'est des groupements de médecins qui sont partis au Noirmont. Donc pour aller au Noirmont, il faut se déplacer typiquement en voiture, éventuellement en train, mais si on va chez le médecin c'est qu'on n'est pas en forme et puis c'est compliqué de prendre les transports publics. Les postes, il y en a de moins en moins. Donc c'est plus le politique peut-être qui doit… si on veut revenir comme on était en 1950, c'est pas possible. La mobilité

dans nos régions il y en aura toujours plus, du fait qu'on a de moins en moins les commodités de base à disposition. Il y a des structures qui se mettent en place, comme La Marchande, le marché, faut pas complètement dramatiser. Mais les grosses entités souvent, voilà… Il y a internet, certes, mais on doit quand même se dépasser de plus en plus loin souvent. Typiquement faire des cartes d'identité, on doit chaque fois aller à Delémont, alors qu'avant ça se faisait différemment. Les mariages aussi, il y avait des officiers d'état civil dans chaque commune, maintenant il n'y en a plus qu'un par district. L'office des poursuites, voilà tout s'est centralisé à Porrentruy. Donc c'est tout des choses où on devra se déplacer d'une manière ou d'une autre.

Ouais en effet. On voit que plusieurs initiatives elles sont portées par des privés, par exemple les vélos libre services par Joliat Cycles, et Noctambus dans les F.-M. de base c'était aussi l'initiative privée. Pourquoi à votre avis et comment expliquer cette dynamique ?

SP : Parce-que c'est des, c'est une histoire de rentabilité. C'est des choses qui sont très peu rentables. Ou bien si c'est rentable c'est parce-que, enfin je connais pas trop le système à Joliat Cycles, mais je pense que les vélos il les fourni lui, il est répare lui, donc il peut limiter les frais de base. Donc je pense que pour ça c'est intéressant. Mais si ce serait ce serait étatisé, puis que ce serait le gouvernement qu'aurait ce projet, de payer tout c'est pas possible à mon avis, payer les réparations, payer la gestion. Et puis le Noctambus, c'est subventionné par toutes les communes.

Oui mais à la base, en 2003, ça a été lancé par Olivier Jeannerat.

SP : Ouais au début, c'était voilà, c'est lui qui faisait ça. Mais il était seul à rouler, il roulait de nuit, il avait son petit bus, ça marchait, puis après ça s'est bien développé, il y a eu peut-être quelques chauffeurs, puis après ça s'est encore développé, il a transmis son entreprise à l'Etat parce qu'ils ont constaté que c'était quelque chose de bien à utiliser. Et puis c'est eux qui gèrent ça maintenant quoi. Mais lui, je pense bien qu'il se faisait peut-être un salaire différent, et c'était son bus à lui qu'il utilisait peut-être aussi à titre privé, c'était pas des gros car comme maintenant, c'était un minibus. Je pense qu'il pouvait pas mal rationaliser les frais. C'était aussi pour ça que c'était peut-être rentable à l'époque. Mais c'est vrai que c'est je pense que ces initiatives environnementales aussi, ça vient beaucoup de privé, typiquement comme La Marchande, comme le marché ici à Saigne et au Noirmont, c'est des privés qui font ces choses-là. Dans la mobilité, je pense que toutes les nouvelles choses, du fait que l'État, dès qu'il faut un peu dépenser quelque chose, les finances publiques sont très compliquées, les choses environnementales, écologiques, ça viendra quand même je pense de plus en plus de privé ou des entreprises quoi.

Et puis dernière question, le Parc du Doubs se dote d'une compétence mobilité depuis le début de l'année. À votre avis quel rôle il pourrait ou il devrait jouer dans la mobilité dans les F.-M. ?

SP : Alors le Parc du Doubs, il devrait déjà dans les F.-M, il devrait déjà contrôler ou surveiller la mobilité touristique et non touristique autour de l'Etang de la Gruère déjà. Et puis entre communes francs-montagnardes, je pense qu'il a un rôle de promoteur, pour les manifestations principalement, pour ces choses-là, de modérateur, de promoteur, de fédérateur pour encourager vraiment ces choses-là. Après ben, en principe, le Parc, c'est pas lui qui va mettre ça en exécution j'imagine. Mais il doit trouver des idées, des synergies peut-être développer des endroits stratégiques d'arrêt ou des choses comme ça. Mais c'est clair que le Parc du Doubs il est aussi fait pour les touristes quoi. Pour que la région soit visible de l'extérieur, alors de surveiller ce système de mobilité, c'est son rôle, c'est bien.

Ok, merci. J'ai posé toutes les questions que j'avais à poser. Est-ce que vous avez d'autres choses à rajouter ?

SP : Non je ne crois pas. Enfin, comme je t'ai dit, au niveau des entreprises, je pense que ça c'est quelque chose auquel ils sont très sensibles. Ils y sont obligés même, autant pour leur image que s'ils développent les emplois, c'était même une obligation légale de s'occuper du transport de leurs employés. Et puis pour les Francs-Montagnards et Francs-Montagnardes, c'est ce que c'est quoi. Mais il y a les jeunes qui sont assez sensibles. À mon avis, plus ils viennent âgés, moins ils viennent sensibles. Parce-que, voilà, ils ont peut-être un peu plus de moyens, un peu plus de confort, un peu plus de liberté. Mais moi, j'ai toujours dit, quand j'aurai soixante-cinq ans, si j'ai fini de travailler, je prends un abonnement général de train. Et maintenant, j'ai un demi-tarif et puis ça, économiquement, c'est ce qu'il y a de mieux pour moi.

Entretien avec Valère Lovis, Président de l'ATE Jura

28 avril 2025, Neuchâtel

Introduction.

On peut commencer du coup par ton rôle, enfin avec la section jurassienne de l'ATE, quel est votre rôle dans la mobilité aux F.-M. ?

VL : Je dirais pas forcément que nous avons un rôle spécifique dans les F.-M. parce que l'ATE est quand même une section jurassienne, nous agissons vraiment à l'échelle de tout le canton, donc il n'y a aucune région en fait qui est favorisée au détriment d'une autre, c'est déjà une chose qui est claire, mais en général nous agissons dans les endroits dans lesquels les besoins sont les plus importants. C'est un peu de cette manière-là que nous travaillons. Ça dépend vraiment de la nécessité en fait.

Ok. Et ces endroits plus problématique, comment est-ce que vous les identifier ?

VL : Il y a différents facteurs en fait qui doivent être pris en considération. Nous, de manière générale, nos objectifs sont pluriels. C'est-à-dire que nous, en priorité, ce que nous visons avec l'ATE c'est un changement en fait au niveau des modes de transport, c'est-à-dire ce qu'on appelle le transfert modal. Donc pour atteindre cet objectif-là, nous ce qui nous intéresse c'est de savoir, c'est un peu justement la même chose que toi, quels sont les moyens de transport utilisés par la population de manière générale et puis les obstacles qu'il y a afin de permettre ledit transfert. Et nous nous rendons bien compte du fait que, dans le Jura, il y a pas mal de défis en ce qui concerne les infrastructures cyclables et puis en ce qui concerne également le développement des transports publics ainsi que leur prix. Parce-que, justement, nous sommes d'avis que les transports publics actuellement dans l'ensemble sont trop chers ; sans pour autant que nous ayons une position arrêtée sur la gratuité.

Ok. Et du coup, c'est quoi votre marge de manœuvre ? Est-ce que vous avez des contacts avec le canton ?

VL : Alors, ça dépend du secteur d'activité qui est concerné. Si nous parlons des relations de l'ATE avec le canton respectivement les communes, si je me base spécifiquement sur les relations avec le Canton, je vais être très honnête l'ATE n'a pas un poids énorme. Il faut être très sincère, nous essayons de faire un peu bouger les lignes mais c'est très difficile. D'autant plus que le Canton du Jura n'a pas des finances qui sont très saines, donc par conséquent il est très clair que nous ne pouvons pas en attendre beaucoup de la part du Canton pour ce qui est par exemple une augmentation des budgets qui sont accordés au développement des infrastructures cyclables intercommunales et ce genre de choses. Après si je parle des communes maintenant, il est vrai que nous avons des relations qui sont plus ou moins bonnes en fonction des communes. Il y en a certaines avec lesquelles nous avons de bonnes relations, qui sont d'accord de collaborer avec nous. Nous avons même la ville de Delémont qui est membre de la ATE, donc ça montre bien qu'il y a certaines communes qui sont véritablement intéressées à collaborer avec nous et puis à trouver des solutions pour aller vers un changement de cap du point de vue de la mobilité mais ce n'est pas le cas de toutes. Il y a certaines communes avec lesquelles nous avons plus de peine on va dire. Et puis sinon, après, au niveau de la marge de manœuvre, nous nous estimons que là où nous avons le plus grand potentiel c'est au niveau des entreprises, dans le sens où nous avons mis sur pied justement des contacts avec des entreprises qui sont d'accord de mener, enfin, qui mènent des actions pour favoriser une mobilité qui soit beaucoup moins axée sur la voiture. Et là, je pourrais citer quelques exemples. Il y a l'entreprise Louis Bélet à Porrentruy et Vendlincourt, dont le patron a mis sur pied différentes mesures qui permettent notamment de favoriser les déplacements en mobilité douce - donc à vélo et à pied notamment - et les incitations qu'il a mises en place consistent par exemple dans le fait qu'il y ait 20 minutes de temps de travail qui soit accordé tous les jours à chaque employé pour pouvoir

se rendre justement sur le lieu de travail à vélo ou à pied. Il y a aussi un prêt qui a accordé - je suis plus sûr du montant mais il me semble que c'est 3'000 francs - pour l'acquisition auprès d'un commerce partenaire d'un vélo, que ce soit un vélo avec assistance électrique ou bien un vélo sans. Et puis, sur les deux sites, il a mis sur pied l'infrastructure nécessaire justement pour permettre aux personnes d'arriver de la manière la plus confortable possible : parking à vélo sécurisé à l'abri des intempéries, vestiaires, douches, et ainsi de suite.

Et dans les F.-M., est-ce qu'il y a quelque chose de ce style qui se fait aussi ?

VL : Dans les F.-M., disons qu'actuellement l'ATE a trouvé un arrangement avec des entreprises du syndicat de la zone d'activité intercommunale du Noirmont, la fameuse ZAIC du Noirmont, dans laquelle il y a plusieurs entreprises qui vont s'installer et puis là les entreprises correspondantes sont notamment Detlink, et l'idée justement est de mettre sur pied des incitations concrètes à utiliser plus la mobilité douce et puis les transports publics. Mais après, vu que ça fait l'objet de discussions qui sont en l'occurrence gérées par un membre du comité, et pas par moi-même, je peux pas donner plus de détails à ce niveau-là. Je ne connais pas l'état exact des discussions, puis en plus la zone la zone d'activité est actuellement en cours de de création donc peut-être que ça pourrait changer à terme.

D'accord. Mais les entreprises de plus de 20 employées sont obligées d'avoir un plan de mobilité.

VL : Tout à fait.

Est-ce qu'elles vous concertent pour cela ou est-ce qu'elles le font toutes seules dans leur coin ?

VL : Très souvent en fait elles demandent à des bureaux d'ingénieur ce genre choses. Nous ne sommes pas encore considérés comme experts dans le domaine, alors que pourtant nous avons des arguments à faire valoir à ce niveau-là. Surtout que là nous avons quand même des personnes qui travaillent à 50% pour nous - notre secrétaire générale - et puis elle, ben elle se forme dans le domaine, elle est très active, et puis bien évidemment nous avons aussi des compétences au sein du comité. Pour l'instant c'est pas encore idéal, les entreprises et les communes ne nous consultent pas nécessairement. C'est d'ailleurs une situation que j'avais évoquée lors d'une entrevue à la radio il y a déjà un petit moment, c'était je crois l'été passé si je ne me trompe pas.

Ok. Et peut-être, très rapidement, comment est-ce que tu décrirais les pratiques de mobilité des habitants des F.-M. ?

VL : Moi je dirais que ce sont des activités plutôt marquées par la motonormativité et puis par un certain conservatisme. Alors que pourtant, à mon avis, le potentiel pour un changement de de mode de transport il est clairement là. Je crois pas que c'était paru dans les médias mais notre secrétaire de l'ATE avait une fois réalisé un document dans lequel elle avait utilisé un logiciel pour créer des isochrones et puis l'idée en fait c'était de voir justement quelle distance séparait la majorité des habitations des F.-M. du point d'arrêt de transports publics le plus proche - et notamment des gares. Et en fait, elle est arrivée à la conclusion que toutes les habitations des F.-M. se situaient à moins de 5 km d'une gare, c'est-à-dire une distance qui est aisément faisable à vélo. Et justement, elle voulait mettre en évidence le fait qu'il était tout à fait possible de couvrir des distances en combinant vélo et transports publics, qui sont tout à fait accessibles dans les F.-M., d'autant plus vu le développement actuel des vélos assistance électrique. Mais c'est un potentiel en fait qui est encore largement sous-exploité, et même les autorités cantonales en fait sous-exploitent ce potentiel parce-qu'actuellement ils misaient plutôt sur la combinaison voiture - TP. Mais nous justement à l'ATE nous sommes de l'avis que c'est pas ça qu'il faut viser. Parce-qu'en général, à partir du moment où les gens ont leur fessier dans une voiture, et bien ils vont généralement plus vouloir la quitter. C'est pour cette raison-là que l'approche utilisée par le canton n'est à notre avis pas la bonne.

Et du coup tu as parlé un peu de conservatisme, est-ce que tu identifies d'autres freins à une mobilité durable dans les F.-M. ?

VL : Il y en a plusieurs. Le fait est que je pense qu'il y a une méconnaissance au niveau des transports publics. Ça je pense c'est clair. Parce que même le directeur des CJ, Monsieur Jean-Frédéric Python, avait mis en évidence le fait qu'il pouvait y avoir des tarifs qui pouvaient être très abordables au niveau de l'utilisation des transports publics à l'interne du district. Et puis après je pense qu'il y a aussi une certaine forme d'absence de prise de conscience, dans le sens justement où les gens ne se rendent pas forcément compte en fait de ce que coûte une voiture de manière générale parce que, je pense que s'ils étaient conscients du fait que leur voiture leur coûte en moyenne 10'000 francs par année, peut-être qu'ils réfléchiraient un petit peu plus. Ça c'est ça c'est un avis strictement personnel. Et puis un autre aspect qu'il faut souligner, un obstacle à l'utilisation justement des transports publics aux F.-M., c'est l'absence de desserte en soirée. Il y a très peu de dessertes justement en soirée et ça peut être un gros frein à l'utilisation des transports publics. Sinon, bien évidemment pour le vélo : l'infrastructure. L'infrastructure pour des trajets qui soient véritablement efficaces, elle est quelque peu manquante. Dans le sens où si nous voulons faire les trajets qui sont en dehors des routes conçues pour le trafic individuel motorisé, il faut souvent prendre des chemins qui ne sont pas forcément très confortables et puis par conséquent le trajet s'en trouve rallonger. Et puis je pense encore un dernier aspect qui fait que la population de manière générale est quand même passablement attachée à la voiture, c'est déjà, je pense, l'aspect de la faible densité de population et du tissu bâti avec une répartition assez hétérogène des habitations, qui contribue à cette difficulté justement à faire en sorte que les transports publics atteignent justement à certains niveaux de couverture des coûts et après je pense il y a toujours l'aspect lié justement le statut social que symbolise la voiture, encore et toujours. De nos jours, la voiture, j'ai l'impression que ça l'est devenu plus en plus encore ces derniers temps, c'est vraiment devenu un objet porteur de signification sociale, si bien que maintenant les personnes affirment avoir réussi leur vie en possédant une voiture et puis pas justement en ayant eu suffisamment de moyens pour pouvoir par exemple s'acheter une maison ou un appartement. Voilà ça reste mon avis strictement personnel, ce n'est pas une vérité absolue.

Mais oui, c'est vrai que ces différents facteurs que tu as évoqués c'est des choses qui reviennent assez dans la revue de littérature. Je vais passer maintenant peut-être au cœur du sujet : les pistes et le d'action. Les distances parcourues par jour et par personne ont considérablement augmentées ces dernières années en Suisse. Est-ce que selon toi, ce serait souhaitable et faisable de faire machine arrière et de diminuer les distances parcourues.

VL : C'est l'un des buts inscrits dans les statuts de l'ATE. Donc oui, c'est clairement ce que nous devons viser : une réduction des distances parcourues, un changement de mode de transport - le fameux transfert modal - et puis une amélioration quand ces deux premiers aspects ne peuvent pas nécessairement être atteints, dans l'éventualité où ça devait avoir un impact trop important sur la qualité de vie des personnes. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il y a les fameux 3 V en allemand de l'ATE : Vermeiden, verlagern, verbessern.

Ok, et du coup comment vous envisagez de mettre en œuvre ça, de favoriser une diminution les distances parcourues ?

VL : Là, c'est presque un débat idéologique en fait. Je pense qu'il y a des leviers au niveau desquels nous pouvons agir, mais ça dépend toujours du secteur ou du type de mobilité que nous voulons prendre en considération. Je pense typiquement, si nous parlons des trajets pendulaires, je pense qu'une des raisons qui peut conduire par exemple au fait que certaines personnes - si je prends le cas de typiquement de la région Neuchâtel - une des raisons qui peut conduire au fait que certaines personnes préfèrent par exemple aller s'installer à la Neuveville et puis faire les trajets tous les jours jusqu'à Neuchâtel, c'est tout

simplement par exemple pour des raisons fiscales. Parce-que quand on paye 30 % d'impôts en moins en vivant dans le canton de Berne que dans le canton de Neuchâtel, l'économie elle est réelle. Donc à ce niveau-là, ça serait déjà un premier levier d'action. C'est-à-dire que je pense déjà au niveau fiscal nous pourrions faire quelque chose. Une deuxième chose qu'il faut prendre en considération c'est à mon avis le prix de l'immobilier. Parce-que l'immobilier en ville est devenu tellement cher que les personnes qui aimeraient justement vivre en ville pour pouvoir avoir accès aux services de proximité sans devoir posséder une voiture, pour certaines, ça devient en fait extrêmement difficile voire impayable. C'est déjà un deuxième facteur. Et puis un troisième facteur, ben c'est qu'il faudrait gentiment sortir de cette idée qu'on peut avoir accès à tout, partout et à tout moment. Ça c'est aussi je pense quelque chose qu'il faudrait gentiment faire sortir de la tête des individus. Parce-que je pense que l'emplacement dans lequel les individus vont s'établir, quelque part, devrait être corrélé à leurs attentes en matière de services auxquels ils peuvent valablement prétendre. Donc à ce niveau-là, on ne pourrait pas dire par exemple – si je reste sur le Canton de Neuchâtel - une personne qui va s'installer aux Geneveys-sur-Coffrane et puis qui devient dépendante d'une voiture pour pouvoir aller justement à Neuchâtel ou à la Chaux-de-Fonds parce-que justement elle a absolument envie d'avoir accès au service de ces villes comme si elles y habitaient. Moi je dis non. On ne peut pas. Les personnes qui vivent dans ces endroits-là elles devraient diminuer leurs attentes vis-à-vis justement des services auxquels elles peuvent avoir accès. Et à ce niveau-là, ça pourrait justement avoir après un impact sur la mobilité de ces personnes et donc par conséquent aller vers ce but de réduction du trafic. En tout cas, c'est comme ça que je vois la chose. Et puis aussi, une des raisons qui fait justement que les personnes de manière générale ont tendance à toujours autant se déplacer en voiture c'est le fait que le coût au kilomètre de la voiture n'a cessé de diminuer alors que celui des transports publics - bien que toujours inférieur à celui de la voiture – n'a lui cessé d'augmenter, avec justement l'augmentation de la desserte et du service. Donc la question justement que nous pouvons nous poser dans ce cas-là, c'est : ne serait-il pas plus pertinent de demander le juste prix aux automobilistes, sachant que les automobilistes n'assument actuellement de loin pas toutes les charges qu'ils occasionnent sur l'environnement lorsque justement ils utilisent leur véhicule ?

D'accord, mais avec le mouvement des gilets jaunes, est-ce que nous n'avons pas vu justement les limites de faire reporter le prix sur les automobilistes ?

VL : Oui, pourquoi. C'est relativement simple. Parce-qu'on ne peut pas exiger de la population qu'elle paye plus pour le moyen de transport qu'elle utilise d'autant plus, si celui-ci est écologiquement problématique, s'il n'y a pas d'alternative finançable et puis efficace qui leur sont ouvertes. Et c'est là justement qu'il y a, à mon avis, un véritable levier d'action qui devrait avoir lieu. C'est justement le levier d'action du point de vue social. Et puis celui-ci devrait justement nous conduire en temps que, on va dire, peuple responsable qui en plus de ça avons le droit de vote, je pense que nous devrions à un moment donné prendre conscience de cela et puis soutenir toute mesure qui permettrait justement d'aller vers une augmentation des transports publics, une amélioration des infrastructures cyclables, une diminution des tarifs et puis bien évidemment après pour financer tout cela il faut aller chercher l'argent dans les poches des personnes qui le possèdent. Donc le levier fiscal il faut qu'il soit utilisé. C'est un peu comme ça que je pourrais répondre en substance, il y aurait peut-être encore d'autres aspects, mais pour l'instant ils ne me viennent pas en tête.

Oui ben c'est déjà pas mal, merci. Et pour pouvoir se passer de la voiture individuelle en milieu rural, il y a plusieurs études qui ont démontré la nécessité de proposer un bouquet d'offres alternatives. Selon toi dans les F.-M.*, quelles alternatives seraient les plus pertinentes à développer ?*

VL : Dans les FM, je pense c'est un peu la même chose que partout ailleurs. Il faut miser sur la multimodalité. La combinaison de plusieurs moyens de transport à mon avis est la solution pour pouvoir aller d'un point A à un point B. Et puis, je pense que ça peut passer par exemple par une amélioration

justement des tant de la desserte ferroviaire, que de la desserte en bus, et puis après la mise sur pied de nœuds de correspondance qui sont véritablement adaptés du point de vue de l'infrastructure et du point de vue de la qualité du service. Donc là, je pense que nous ne pouvons pas par exemple, si je prends les F.-M., si nous avons une personne qui habite au Cerneux-Veusil, 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. Et après, je pense aussi qu'il y a la possibilité dans les F.-M. d'améliorer la disponibilité de voitures en autopartage. Un service comme Mobility pourrait tout à fait être développé dans les F.-M. Je pense que le potentiel serait très grand. Actuellement, il y a - si je ne me trompe pas - une seule voiture Mobility aux F.-M. au Noirmont. Donc oui, c'est bien, mais c'est un début. Il faudrait qu'il y en ait beaucoup plus. Et je pense qu'il y aurait vraiment du potentiel à ce niveau-là. Après, peut-être aussi trouver des incitations pour que les personnes qui habitent aux F.-M. puissent y rester dans le sens où, bien évidemment, l'une des raisons pour lesquelles les personnes se déplacent ou bien viennent dans la région, respectivement la quittent, ce sont les opportunités d'emploi. C'est toujours la même chose mais ça c'est un problème qui est lié au Canton du Jura de manière générale. Et à certaines régions, je dirais, à toutes les régions périphériques de Suisse.

D'accord. Mais donc les services d'autopartage, il semblerait que ça marche généralement mieux en milieu dense, puisque là il y a le risque, en milieu rural, que s'il y a par exemple deux voitures seulement mises à disposition à Saignelégier la personne qui veuille s'en procurer une, quand elle arrive il n'y en ait pas.

VL : Tout à fait.

Mais par contre, l'autopartage entre particuliers c'est quelque chose qui apparemment a du potentiel en milieu rural.

VL : Oui, nous le défendons tout à fait. Après l'une des raisons pour lesquelles c'est très difficile de mettre sur pied de l'autopartage entre particuliers, c'est du point de vue légal. Il y a un gros problème du point de vue légal en ce qui concerne les assurances notamment et donc en ce qui concerne les responsabilités en cas d'accident. Et puis après, dès que nous parlons d'autopartage il faut aussi se poser la question de comment cela est pris en considération au niveau fiscal. Sur qui la valeur officielle du véhicule doit être répercutée ? Et après il faut se poser la question aussi de qui doit prendre en charge les frais d'entretien du véhicule, qui doit supporter l'amortissement du véhicule si celui-ci est acheté neuf. Il y a toute une série de questions qui entrent en ligne de compte et puis là, ça nécessite en fait un débat démocratique beaucoup plus large parce-que là nous posons vraiment la question de qui est responsable de quoi dans le cadre justement d'une véritable économie du partage des objets.

Ok. Et concernant le train, selon les résultats de mon enquête, c'est l'alternative au transport individuel motorisé qui serait la plus pertinente aux F.-M. Mais du coup, comme on l'a un peu évoqué, ça pose des enjeux de rentabilité et d'efficacité en milieu rural étant donné qu'on essaie de desservir tout le territoire dans un souci d'équité. Est-ce que tu penses que ce serait quand même faisable et pertinent d'augmenter l'offre de transports publics ?

VL : Toujours ! C'est toujours pertinent d'augmenter l'offre. Après, il faut se poser la question de quand l'offre doit être augmentée, c'est-à-dire à quel moment de la journée, durant quel jour de la semaine, c'est toujours ce genre de question qu'il faut se poser. Mais bien sûr qu'il faut augmenter l'offre. Et puis moi je pense qu'il faut aussi à un moment donné sortir de cette idée que les transports publics doivent être rentables. Les transports publics sont un service public, un service public n'a pas vocation à être rentable. C'est une manie néolibérale de penser que tout doit être rentable et puis que tout doit nous rapporter des

sous. Si des individus au niveau politique s'attendent à gagner de l'argent avec des services publics, dans ce cas-là il vaut mieux tout privatiser mais le problème c'est que si on privatise tout, ben on voit ce que ça donne ; les États-Unis sont un excellent exemple. Et autant le dire tout de suite, les États-Unis sont de loin pas un modèle que je que je défends.

Et puis le vélo à assistance électrique, c'est la deuxième alternative qui semble le plus convaincre les Franc-Montagnards et une personne sur 4 en possède un.

VL : Moi je leur dis une chose : utilisez-le ! Utilisez-le pour vous rendre au travail. Parce-que l'infrastructure peut être problématique - ça j'en suis parfaitement conscient - mais là où elle existe déjà, franchement, il faut l'utiliser. Parce-que si les autorités voient qu'il y a une demande pour l'utilisation d'un certain mode de transport, ça ne pourra que les inciter justement à mettre de l'argent dans ce mode de transport-là. Mais après, il faut pas oublier non plus que les transports, contrairement à d'autres secteurs économiques, ne fonctionnent pas justement de la manière suivante : il y a plus de demandes donc l'offre doit suivre. Là c'est l'inverse ; c'est l'offre qui crée la demande. Ça il faut pas l'oublier et donc développer les infrastructures cyclables de manière générale aux F.-M. Je dis, il faut le faire tout de suite. Il y a aucun souci. Et puis les personnes qui ont un vélo assistance électrique, je leur dis tout de suite : utilisez-le, laissez votre voiture au garage. Et puis, il ne faut pas oublier - ça c'est ce qu'on dit aux Pays-Bas et puis dans les pays du nord de l'Europe - il n'y a pas de mauvais temps, il n'y a qu'un mauvais équipement.

Et du coup, quelle est la marge de manœuvre de l'ATE pour améliorer la situation notamment des pistes cyclables ?

VL : Disons que l'ATE n'a pas une très grande marge de manœuvre. Mais nous nous pensons que l'Etat, enfin que le Canton et que les communes ont un énorme pouvoir à ce niveau-là. Ils ont un énorme pouvoir parce qu'actuellement, le budget pour la réalisation de projets cyclables, il est fixé à 300'000 francs par année dans le Canton du Jura. Par rapport au budget qui est octroyé pour l'entretien des routes, c'est rien quoi. Et c'est la raison pour laquelle si on voulait véritablement être sensé du point de vue du développement de l'infrastructure, et puis du changement de mode des transports afin de viser ce fameux transfert modal, il faut impérativement mettre plus dans les infrastructures cyclables. Et moi je pense que là, il faut pas que ça se compte en centaines de milliers de francs, ça devrait être plusieurs millions. Il y a certains pays qui l'ont fait - les Pays-Bas par exemple, le Danemark - les résultats sont là. C'est une conscience politique disons qu'il faut avoir. C'est une conscience politique, une conscience des chiffres et puis après, se rendre compte du fait qu'une personne en moins dans une voiture ça réduit drastiquement déjà les atteintes environnementales. Je pense que si nous avions des autorités politiques qui étaient beaucoup plus conscientes de ce que coûte l'inaction du point de vue climatique et écologique, je pense que ça les motiverait tout de suite à mettre quelques millions dans les infrastructures cyclables.

Et puis, toujours des selon les résultats de cette enquête, les principaux freins qui sont identifiés à l'usage de la mobilité douce, c'est premièrement l'exposition aux conditions météorologiques, deuxièmement les distances à parcourir trop importantes, et puis troisièmement, la difficulté pour transporter du matériel et/ou des personnes.

VL : Alors justement moi j'aurais une réponse à ces trois éléments qu'on pourrait évoquer. La première chose c'est l'équipement. Je l'ai dit avant, il y a pas de mauvais temps, il y a que le mauvais équipement. Donc une personne qui a véritablement envie de se déplacer à vélo et puis qui n'a pas envie d'y aller parce que justement, il pleut, je lui dis, au Danemark et aux Pays-Bas ils se déplacent même quand il pleut des cordes. Il n'y a aucun problème. Ils ont des vélos qui sont entretenus, ils ont l'équipement approprié, ils peuvent se déplacer sans que ça pose le moindre problème, puis même quand il y a de la neige - en tout cas au Danemark - parce que justement les pistes cyclables sont déblayées tout le temps !

Donc à ce niveau-là, je me dis c'est juste une question d'équipement et puis d'entretien des infrastructures. Là, à ce niveau-là, si ces deux critères sont respectés, on a déjà fait un bon bout. La deuxième chose, c'était les distances à parcourir. Il faut pas oublier que la grande majorité des personnes en Suisse utilisent la voiture pour les trajets qui font maximum 5 km. Pour donner un ordre de grandeur, 5 km effectués à vélo c'est à peu près 20 minutes pour une personne qui a l'habitude d'utiliser un vélo, on va dire une demi-heure. Et là je parle de vélo sans assistance électrique. Avec un vélo à assistance électrique, on peut facilement réduire ce temps de trajet à 15 minutes. Ça dépend bien évidemment quel type de vélo à assistance électrique. Donc ça veut dire que 5 km ne constituent pas une distance insurmontable et c'est même une distance idéale pour faire un trajet à vélo. Donc c'est vraiment, pour le deuxième point, c'est cette conscience du temps passé à vélo qu'il faut mettre évidence, qui est largement surestimé à mon avis. Et puis, après, le troisième frein que tu avais évoqué c'était la possibilité de transporter du matériel et des personnes. Alors justement, c'est là qu'un vélo cargo partagé est à notre avis selon l'ATE l'une des meilleures solutions qui puissent exister. Et c'est justement pour cette raison-là que nous avons participé à la mise sur pied d'un tel vélo cargo partagé à Courtételle, en collaboration avec le magasin Joliat Cycles. Je sais plus s'il y en a un ou deux, il me semble qu'il y en a deux - si je me trompe pas. Et c'est un vélo qui est partagé, qui est disponible chez Joliat Cycles actuellement. Il va très certainement être déplacé pour qu'il soit à un emplacement plus centré dans le village. Ça fonctionne avec une application, un cadenas électronique, un système de paiement par Twint ou une carte de débit ou de crédit. C'est bon marché et en plus de ça, ça n'a pas occasionné de frais ni pour le magasin Joliat Cycles ni pour nous, parce que justement nous avons eu des soutiens notamment de la Loterie Romande pour le développer. Mais fondamentalement, juste pour donner un ordre de grandeur, dans les villages pour transporter des marchandises c'est allègrement faisable. Si nous prenons des vélos de bonne qualité, on est peut-être entre 10'000 et 20'000 francs grosso modo, mais par rapport aux services que cela peut rendre, et si d'autant plus nous avons des soutiens de la part d'organisation pour ce genre de projet ; c'est bon marché, ça peut convenir à beaucoup de monde et mine de rien nous pouvons transporter beaucoup de choses sur ces vélos. Donc pour moi ça, ça reste vraiment l'un des grands avantages. Et puis, en plus de ça, ce sont des vélos qui sont à assistance électrique, qui peuvent avoir une bonne autonomie, donc même faire des trajets entre localités ce serait allègrement envisageable avec.

D'accord, très bien. Et puis, une autre solution que je voulais un peu aborder c'est le covoiturage.

VL : Ah très très bonne idée.

C'est quelque chose qui marche assez bien on dirait à l'échelle de l'Arc jurassien – enfin, le Canton du Jura ne fait pas partie de ce dispositif qui a été mis en place.

VL : Il en faisait partie, il a quitté l'organisation à notre grand désarroi ou bien plutôt au grande âme justement de l'intérêt écologique parce-que ça serait l'une des meilleures solutions aussi. Pour les trajets pour aller au travail, le covoiturage, pour moi c'est l'idéal. Pour les trajets fixes c'est vachement bien. Et nous, nous aimerions justement développer une application qui permettrait aux personnes de faire du covoiturage à l'échelle du Canton ou bien à l'échelle, je pourrais dire à l'échelle de l'Arc jurassien. Dans le sens où si par exemple une personne habite aux F.-M. et puis doit aller travailler à la Chaux-de-Fonds, il n'y a pas de raison qu'elle soit bloquée par le fait qu'il y ait une frontière inter-cantonale. C'est aussi l'un des moyens que nous visons clairement pour la réduction de l'empreinte liée à la mobilité.

D'accord. Et puis, au travers de l'analyse de quatre agglomérations en France en Suisse, une étude a démontré que les individus étaient sensibles à une augmentation de l'offre de transports publics seulement s'ils étaient dans une situation défavorable à l'usage de l'automobile.

VL : Tout à fait, c'est assez logique d'ailleurs.

Du coup, est-ce que à ton avis, ce serait souhaitable d'instaurer des mesures de restriction du trafic individuel motorisé dans les F.-M. ?

VL : Si ça ne tenait qu'à moi je dirais oui, clairement, mais pas à n'importe quelle condition. C'est-à-dire qu'on peut pas en fait commencer de réduire les possibilités d'utilisation de la voiture si, comme je le disais avant, les alternatives à son utilisation sont absentes. Parce qu'après là, justement il y a le retour de bâton et puis la population qui désapprouve. Je pense que c'est vraiment ça qu'il faut prendre en ligne de compte. Parce-qu'il faut vraiment que ça soit emmanché de telle sorte que la population ait l'impression que ça aille vers une évolution positive. 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. Déjà dans les villes, c'est pas évident. Je prends l'exemple de la ville de Lucerne qui a accepté, enfin dont le Conseil de Ville a accepté une motion qui demande la suppression de la moitié des places de stationnement sises sur le domaine public à l'horizon 2040. Même dans ce cas-là, ce n'est pas évident parce-que il y a d'autres défis qui entrent en ligne de compte, notamment justement le réaménagement de l'espace public – remplacer les places de stationnement par quoi exactement ? –, il faudrait vérifier justement la desserte en transports publics, s'assurer que les cyclistes puissent se déplacer de manière sûre à tel et tel endroit concerné. En fait, aux Franches-Montagnes, ça serait aussi faisable, mais la même réflexion doit se poser. Et en plus de ça, on est dans une région rurale, nous avons encore moins d'habitants sur une surface qui est beaucoup plus grande. Donc ça implique d'autres défis. Notamment justement, le fait de pouvoir effectuer, parcourir les derniers kilomètres. D'où justement le fait que je revienne après sur l'infrastructure, qui est un point qui ne doit surtout pas être négligé.

Donc quand tu dis infrastructure, tu parles surtout des infrastructures cyclables ?

VL : Oui et les zones de correspondance et ainsi de suite. Et je pense après, les incitations financières. Je pense qu'une personne qui, non seulement se déplace en transports publics ou bien à vélo pour se rendre au travail, elle va peut-être avoir du plaisir à le faire - ou pas -, mais je pense que si elle se rend compte que ces efforts sont récompensés d'une manière ou d'une autre, que ce soit justement par un supplément de salaire ou bien moins de temps de travail ou ce genre de choses, je pense que la différence elle va la ressentir. Donc pour moi, il y a vraiment aussi une forme de reconnaissance qui doit être accordée aux personnes qui fournissent un effort pour changer de comportement. Alors qu'actuellement, nous avons trop souvent je trouve le réflexe, dans la société dans laquelle nous sommes, de réagir à un problème par des mesures punitives alors qu'il faudrait justement de véritables mesures incitatives. Et ça, ça passe par des investissements et par des soutiens financiers d'une manière générale. Et puis, ces soutiens financiers, nous pouvons les octroyer à la condition que nous ayons des finances qui soient saines, et pour avoir des finances saines, il faut se poser la question des priorités et puis après aussi se poser la question de la fiscalité. Aller chercher l'argent là où il est.

Ok. Et du coup, plus de la moitié des répondants à l'enquête se disent prêts à changer leur usage de la voiture. Je peux te montrer le graphique. Comment est-ce que tu penses qu'on pourrait agir sur ces différents publics-cibles ?

VL : Une très bonne nouvelle. Ceux pour lesquels c'est impossible pour le moment ou trop compliqué, il y a toujours la question bien évidemment du contexte social. C'est clair qu'une famille avec des enfants, elle peut difficilement se passer d'une voiture. Mais de nouveau, dans ce cas-là, jouer avec le levier fiscal. Par exemple, une famille, à partir du moment qu'il y a des enfants mineurs qui vivent dans le ménage, nous pourrions partir du principe que l'impôt sur les véhicules pour ces familles-là soit réduit. Typiquement, ça pourrait être une possibilité. Et puis, au contraire, les familles qui font le choix de ne pas posséder de voiture malgré le fait justement qu'elles aient des enfants à charge, nous pourrions par

exemple les soutenir d'une manière ou d'une autre. Que ce soit par l'octroi d'abonnement de transports publics gratuit, ou bien si par exemple une personne qu'aimerait amener ses enfants à l'école à vélo, avec des distances relativement élevées – ce qui peut vite être le cas dans les Franches-Montagnes – et qu'elle a envie de faire le trajet avec un vélo cargo mais qu'elle n'a pas forcément beaucoup de moyens, on pourrait très bien lui accorder un soutien financier à l'achat de ce fameux vélo. Ce serait une possibilité.

Ok. Et est-ce que tu verrais d'autres moyens pour les deux autres publics-cibles ? En gros, il y a ceux qui savent quels trajets remplacer et avec quelles alternatives à la voiture individuelle, mais qui ne le font pas encore, et ceux qui ne savent pas vraiment comment s'y prendre.

VL : Je pense que je vais reprendre comme arguments ceux que qui avaient été mis en évidence lors du défi 15 jours sans voiture, qui avait été lancé par Joliat Cycles. Lui justement ce qu'il fait, c'est qu'il demande systématiquement aux personnes de faire un retour d'expérience. Et en fait, ce qui est très intéressant, c'est que les personnes véritablement ont mis en évidence cette sensation d'avoir gagné du temps en n'utilisant pas la voiture. Ils ont vraiment là cette impression d'avoir gagné en liberté, d'avoir gagné en temps de qualité. Nous pouvons vendre en fait la manière de voyager autrement qu'en voiture par une amélioration de manière générale de l'utilisation du temps et donc de sa qualité, parce-que les personnes qui se déplacent à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, elles vont passer en moyenne plus de temps pour effectuer leur trajet, mais en contrepartie, elles vont se rendre compte du fait qu'elles vont arriver au travail beaucoup plus détendues, elles seront plus joyeuses en arrivant au travail. Elles vont aussi se rendre compte que sur la durée elles seront moins malades, qu'elles seront moins stressées, qu'elles auront une meilleure santé mentale. Et ce sont tous des aspects en fait qu'il faut mettre en évidence dans une stratégie de communication qui soit ciblée, tous les bienfaits du vélo qui ne sont pas liés justement à l'environnement. Parce-que les bienfaits environnement du vélo ils sont connus, et puis ceux au niveau spatial ils sont tout autant. Mais véritablement tous les aspects liés à la santé, je pense que ça c'est une solution. Et puis les retours d'expérience à ce niveau-là, c'est une très bonne idée. Et puis pour l'autre groupe, pour les personnes qui ont l'intention de changer leur moyen de transport sur certains trajets, je leur dis essayez, vraiment essayez ! Parce-que le truc, c'est qu'il faut vraiment avoir ce déclic. Il faut se dire à un moment donné : je sais sur quel trajet je vais changer de moyens de transport.

Comment est-ce que vous pourriez justement pousser ces gens à passer à l'acte et à essayer ?

VL : On peut demander aux entreprises de participer au concours Bike to Work, ça peut être une idée. Si pour se déplacer à vélo. Je pense que si les entreprises cultivent un esprit vélo au sein de leur personnel, généralement il y a un effet de diffusion qui a lieu et puis les personnes vont aussi tenter de rejoindre. En tout cas c'est un exemple ou une idée que j'aurais. Et puis, ça, c'est je pense aussi un levier extrêmement intéressant pour viser le changement : c'est qu'il faut véritablement inciter les jeunes à utiliser des moyens de transport qui soient écoresponsables.

Pour qu'ils pérennisent après leur pratique ?

VL : Exactement. Parce-qu'un enfant qui apprend très tôt à faire du vélo et puis surtout faire en sorte qu'il associe cela disons à une expérience positive, c'est en tout cas une personne qui aura une probabilité de devenir cycliste plus ou moins active à l'âge adulte considérablement plus élevée. Donc je pense qu'il y a véritablement un enjeu sociétal du point de vue de la jeunesse.

Et puis j'ai encore deux petites questions concernant la gouvernance. On voit que plusieurs initiatives sont portées par des privés, comme Joliat Cycles qui a lancé, enfin qui va lancer des VLS dans le Jura et les Noctambus dans les F.-M., ça a été lancé de base aussi par un privé en 2003 je crois. À ton avis comment expliquer cette dynamique ?

VL : Moi je pense que l'innovation elle ne provient pas d'organismes qui sont constitués sous forme de de personnes morales. L'innovation elle provient à la base des individus. Après, pour que ces innovations puissent se déployer, il faut un cadre qui soit approprié. Et justement, si nous voulons faire en sorte que des innovations puissent avoir lieu au niveau de de l'État typiquement, il faut que le cadre soit approprié, donc il faut pas qu'il y ait d'emblée par exemple le corset financier qui empêche la réalisation des projets. Et il faut aussi je pense un petit peu réduire la bureaucratie de manière générale et puis les normes, je pense ça serait pas non plus une mauvaise idée. Parce-que, généralement, si nous mettons trop de barrières aux individus, ça les décourage très très vite et puis ils n'auront juste pas envie de mettre ça en application. Donc, ce qui à mon avis vraiment pose problème au niveau de l'Etat, c'est l'excès de bureaucratie et puis c'est le corset financier clairement. Et puis bien évidemment revoir les priorités politiques, clairement. Si nous arriverons à mettre ces trois éléments en accord, faire concorder ces trois éléments, nous aurons déjà une bonne base pour pouvoir aller de l'avant. Et puis, bien évidemment, j'incite aussi la population jurassienne quand elle va voter et puis élire, à ne pas élire des personnes qu'elle connaît, mais à élire des personnes qui défendent des idées et surtout des idées justement qui aillent dans ce sens-là.

Et puis, le Parc du Doubs depuis cette année se dote d'une compétence mobilité.

VL : Tout à fait. Avec une Commission mobilité que l'ATE a souhaité mettre en place. Donc l'ATE est membre du Parc du Doubs, a rejoint le comité stratégique et a mis surtout une Commission de mobilité avec un budget. Et donc là, justement, c'est au travers de cette Commission de mobilité que nous pouvons proposer la réalisation de projets puis, si ces projets sont tenus par le comité stratégique, nous pouvons potentiellement avoir des subventions de la part des communes membres, du Canton et de la Confédération. Voilà.

Ok. Et du coup, le Parc du Doubs à ton avis, quel rôle il devrait et pourrait jouer dans ces mobilités quotidiennes aux F.-M. ?

VL : Je pense que le Parc du Doubs, il a des atouts à faire valoir notamment du point de vue de la fédération des différents et différentes actrices et acteurs constitutifs du parc, c'est-à-dire les cantons, les communes, la Confédération, les entreprises, les particuliers, etc. autour de projets visant justement un transfert modal et visant le développement d'alternatives. C'est clairement cela qu'il faut viser. Il y a certains Parcs naturels de Suisse qui ont déjà des compétences dans le domaine de la mobilité et jusqu'à présent, j'ai jamais entendu du mal des projets qui ont été menés par les Parcs concernés. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'ATE, avant de lancer cette idée justement de commission de mobilité auprès du comité stratégique du Parc du Doubs, est allé se renseigner, voir ce qui se fait ailleurs. Et nous avions rencontré un représentant responsable de la mobilité du Naturpark Thal.

D'accord. Et ils ont fait quoi comme projets en lien avec la mobilité ?

VL : Je les connais plus par cœur parce-que ça fait déjà quelques années que nous étions allés les voir. Mais ce sont eux, par exemple, qui ont mis sur pied des lignes de transports publics dans des zones qui ont une attraction touristique relativement importante, dans lesquelles il y a du monde mais seulement le week-end. Par exemple, il y a une ligne de bus qui part depuis Balsthal et puis qui va jusqu'à un restaurant qui fait office de point de départ pour des randonnées. Ce sont eux qui l'ont mis en place. Ils prennent aussi part à des consultations dans les communes concernées quand il y a des modifications d'infrastructures pour faire en sorte que celles-ci soit conformes aux attentes en matière justement d'écologie, en matière de mobilité, etc. Et donc je pense que là, si je reprends en fait cette idée-là, je pense que le Parc du Doubs pourrait véritablement avoir le rôle d'interlocuteur de premier recours pour tout ce qui est projet de mobilité, pour tout ce qui concerne l'aménagement du territoire, etc. Parce qu'à ce niveau-là, il y a clairement des leviers qui peuvent être actionnés.

Ok super, merci beaucoup. J'ai posé toutes les questions que j'avais à poser. Est-ce que tu aurais quelque chose à rajouter ?

VL : Qu'est-ce que j'aurais à rajouter… Bon ce que je pourrais dire, après je prêche ma paroisse. Je peux inciter toutes les personnes qui liront ce travail à abandonner le TCS de un et à rejoindre l'ATE, parce que bon, à un moment donné, les lobbys pour voitures ça va, à un moment donné, mais je pense que c'est plus c'est plus le moment de penser à ça. Et puis, une deuxième chose qu'il faudrait mettre en évidence, c'est que le plus important c'est d'essayer des alternatives. Et puis, ce n'est qu'en essayant que nous pouvons nous rendre compte de tous les avantages que celles-ci peuvent nous apporter. Que ce soit des avantages au niveau de la santé, les avantages écologiques ça c'est vraiment le bien commun, mais si je prends au niveau individuel, ce sont des avantages économiques et puis sanitaires. Je pense que l'important c'est d'essayer, il faut foncer, même pas réfléchir en fait. Il faut oser le coup de tête. C'est comme ça que ça fonctionne le mieux. Et bien évidemment, il faut motiver les jeunes à changer, ça c'est le plus important aussi. Ne pas forcément les inciter à faire le permis, c'est une idée.