



Parc Naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut

« Ma mobilité, notre avenir » Etats généraux du parc : synthèse

2 mai 2024, Albeuve

Personnes présentes :

Andrey Susanne, Baechler Ana, Benninger Marc-Olivier, Bochud Guy, Bournoud Claire, Bournoud Max-Olivier, Buchs Henri, Bussard Frédéric, Charrière Jean, Chevigny Alia, Cuttelod Cédric, Depierraz Pascale, Dey Joel, Dimitriou Alexandre, Dodler Béatrice, Fatio Eric, Fragnière Nicolas, Galley Adeline, Gote Irina, Grandjean Eric, Grangier Vincent, Hämmerli, Cosette, Haymoz Nicolas, Henchoz Stéphane, Juglard Audrey, Karth Laurent, Lehmann André, Margot François, Moret Sophie, Pasquier Nicolas, Pochon Charlotte, Pythoud Dominique, Pythoud Félix, Quénard Fredy, Raboud Raphael, Reichenbach André, Studer Léonard, Teitgen Corentin, Tisserand Béatrice, Von der Aa Martin, Wiedmer Yves

Origine des participants : Intyamou 9, Pays-d'Enhaut 8, Bulle-Gruyères 7, Jogne 4, Montreux Riviera 4, Corbeyrier 3, Ormont-Dessous 1

Parc Naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut :

Borcard Patrice, Clément Bruno, Liardet Florent, Grangier Christelle, Baechler Yves, Annet Sylvie, Crausaz Baptiste, Robotel Fanny, Duperrex Anakin

Animatrice et auteure de la synthèse :

Kauffmann Virginie, GEOGRAFE Sàrl

Contexte et déroulement

Selon la Loi sur le climat adoptée à 59,1% par la population suisse en juin 2023, la Suisse devra atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050. Cette ambition élevée implique des changements profonds dans plusieurs domaines, en particulier celui des transports, qui sont à l'origine de 41,4% de la production de CO₂ en Suisse. Même si le potentiel de changement est le plus grand dans les régions urbanisées densément peuplées et bénéficiant d'une bonne accessibilité multimodale, les régions périphériques peuvent et doivent aussi contribuer à cet effort global.

C'est dans cette logique que le projet « Ma mobilité, notre avenir » a été initié par le Parc Naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut, avec le soutien de l'Office fédéral de l'énergie. L'objectif de ce projet est de promouvoir la décarbonation de la mobilité générée et subie par le Parc. Un de ses volets consiste à impliquer les usagers du Parc dans les réflexions, dans une double visée de sensibilisation et d'identification de pistes d'action possibles. Après un sondage en ligne mené à la fin de l'année 2023 et auquel 165 personnes ont participé, les Etats généraux du Parc ont également été consacrés à la question de la mobilité.

L'atelier s'est déroulé comme suit :

- Présentation d'Yves Baechler, chef de projet mobilité et développement durable, sur la situation du Parc naturel en matière de mobilité
- Moments d'échanges successifs en sous-groupes, autour des trois questions suivantes :
 - o « Où en est-on aujourd'hui ? »
 - o « Quelle mobilité est souhaitable dans le Parc en 2050 ? Quelles sont nos ambitions ? »
 - o « Comment atteindre ces ambitions ? »

La présente synthèse présente les principaux résultats des discussions menées par les quelque 41 personnes qui y ont pris part.

Principaux résultats

Moment d'échange 1 : « Où en est-on aujourd'hui ? »

Les contenus ci-dessous reflètent la perception des personnes ayant participé à l'atelier, et non pas une réalité objective. Dans quelques cas, un commentaire a donc été ajouté pour apporter les nuances nécessaires. Celui-ci est signalé en italique. Certaines considérations constituent une évaluation générale des modes de déplacement, et d'autres portent plus spécifiquement sur la situation de la région.

1.1. Fréquence et motif d'utilisation des modes de transport par les participants

La plupart des personnes semble présenter un profil « multimodal » : les transports individuels motorisés (voiture, scooter, moto) et les transports publics sont utilisés de manière régulière ou au moins « de temps en temps ». Les modes de transport « doux » (marche et vélo) sont utilisés régulièrement, tout comme le fait de combiner les modes de transport entre eux (par ex. voiture + transports publics ou transports publics + vélo). Ne jamais utiliser les transports publics semble devenir une exception. Et une seule personne annonce ne jamais utiliser de voiture.

Les transports publics, utilisés seuls ou en combinaison avec d'autres modes, sont utilisés aussi bien pour le travail que pour les loisirs. Le recours à une voiture est associé majoritairement aux loisirs, à des déplacements de service (amener quelqu'un quelque part) et aux achats. La marche et le vélo sont beaucoup utilisés pour les loisirs, mais également pour tous les autres motifs.

1.2. Evaluation croisée

Le diagnostic effectué par les participants présente des considérations « en miroir » pour les différents modes de transport et ce, sous l'angle des critères suivants :

- **Souplesse horaire et géographique**

La faible fréquence, les horaires et la desserte géographique limités pénalisent l'attractivité des transports publics, notamment en comparaison avec la grande flexibilité de la voiture qui permet d'aller (presque) partout tout le temps. Pour certains trajets (distances limitées, dans les centres villageois), la rapidité de la marche et du vélo est soulignée.

Commentaire : Depuis décembre 2023, la fréquence des transports publics a été nettement augmentée sur les axes ferroviaires, avec un passage toutes les 30 minutes en heures de pointe.

- **Stress et confort**

<p>Transports publics</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de perte de temps dans les embouteillages - Pas de place de parc à chercher - Arrivée directement au centre - Trajet valorisable pour faire une pause, travailler, jouer avec les enfants - Possibilité d'organiser ses loisirs en boucles 	<p>Transports individuels motorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transport de matériel aisé - La voiture, une forme de « prolongation de chez-soi »
<p>... mais</p> <ul style="list-style-type: none"> - Confort moindre aux heures de pointe - Difficulté pour transporter du matériel, se déplacer avec un handicap, avec une poussette, avec un vélo 	

Commentaire : Plusieurs remarques sur les transports publics ne concernent pas directement le territoire du Parc et semblent renvoyer à un contexte plus urbain. :

- *A part en cas de manifestation, il n'y a pas d'embouteillage à déplorer dans le Parc. Par contre, les habitants du Parc qui se rendent vers les agglomérations en périphérie (notamment Bulle, Montreux, voire Aigle...) peuvent y être confrontés.*
- *Les places de parc sont généralement suffisantes, voire (jusqu'à présent) gratuites dans le Parc.*
- *Dans le Parc, les arrêts de transports publics ne sont pas toujours situés dans les centres villageois (par ex. Lessoc, Les Moulins).*
- *Aux heures de pointe, l'inconfort pourrait venir du transport des écoliers, mais est très relatif.*

- **Coûts**

Certaines personnes estiment que les transports publics sont trop chers, alors que d'autres jugent qu'ils coûtent moins chers qu'une voiture (achat, entretien, stationnement, ...). Pour une région décentralisée comme le Parc, dans laquelle la mobilité dépend fortement de la voiture, la comparaison des coûts pour l'utilisateur ne devrait reposer que sur les coûts marginaux. Sauf si l'utilisation des transports publics permet de renoncer complètement à une voiture individuelle (par exemple renonciation au deuxième véhicule du ménage), les dépenses pour l'achat de titres de transports publics se cumulent aux frais fixes de la voiture¹. Pour des déplacements en famille, la voiture est jugée plus avantageuse. Les coûts très faibles de la marche et du vélo sont aussi évoqués.

- **Sécurité**

Les transports publics offrent une meilleure sécurité que la voiture (notamment en cas de verglas), qui elle-même est jugée plus sûre que le vélo et la marche en l'absence d'aménagements adéquats.

- **Evaluation multicritère**

Considéré individuellement, chaque mode de transport présente des inconvénients qui s'effacent en partie lorsque le déplacement est effectué en combinant plusieurs modes entre eux. Les participants ont par exemple relevé qu'en combinant la voiture / le vélo et les transports publics, les déplacements...

- Retrouvent une certaine flexibilité (horaire et géographique) ;
- Permettent d'éviter les désagréments des centres-villes situés en périphérie du Parc (Montreux, Bulle, Aigle, ...) ;
- Présentent un rapport coûts-bénéfices intéressant (sport, gain de temps, moment pouvant être mis à profit, etc.) ;
- Tout en conservant les atouts de chaque mode.

¹ Frais fixes (de toute façon dus): impôts, assurances, amortissement, garage ou place de parc, vignette.

Frais variables (à prendre en compte dans la comparaison du coût au kilomètre): carburant, services, réparations, usure et remplacement des pneus.

Le choix du mode de transport résulte d'une pesée d'intérêts (contraintes horaires, niveau de desserte, budget et temps à disposition, distance à parcourir, météo, niveau de fatigue). Mais loin d'être effectuée pour chaque déplacement, cette pesée d'intérêt est presque systématiquement contrée par la force de l'habitude et le « réflexe voiture » évoqués par plusieurs participants.

- **Responsabilité environnementale**

Quelques personnes évoquent la protection de l'environnement et la consommation d'énergie dans leur évaluation des différents modes de transport. Dans une région comme celle du Parc naturel, les alternatives limitées et les contraintes logistiques semblent toutefois peser beaucoup plus dans le choix du mode de transport.

1.3. Contenus spécifiques aux transports publics

Points forts / raisons d'utilisation	Points faibles / raisons de non-utilisation
<ul style="list-style-type: none"> - Permettent de renoncer à l'achat d'un deuxième véhicule - Convivialité 	<ul style="list-style-type: none"> - Fermeture des guichets publics - Complexité de l'achat des titres de transport (aux automates, sur le smartphone), en particulier pour les séniors - Prix TP dissuasifs

Spécificités territoriales :

- Les correspondances présentent des degrés de qualité différentes : bonnes entre Bulle et Montreux à Montbovon, majoritairement mauvaises entre Bulle et le Pays-d'Enhaut et mauvaises entre Corbeyrier et Aigle.
- Des retards et suppression de trains sont déplorés (MOB).
- L'information aux voyageurs est jugée lacunaire (MOB).
- La taille du véhicule ne semble pas toujours adaptée à la demande (*pas de précision supplémentaire*).
- Les magnifiques paysages se prêtent bien à la contemplation à bord des transports publics.
- Les arrêts (MOB) ne sont pas équipés de distributeurs de billets (par ex. Les Sciernes), ce qui complique l'achat de titres de transport pour les personnes peu ou pas connectées (fracture numérique).

1.4. Contenus spécifiques à la mobilité douce (marche, vélo)

Points forts / raisons d'utilisation	Points faibles / raisons de non-utilisation
<ul style="list-style-type: none"> - Allier sport et déplacement, garder la santé - Convivialité - Joie d'être dans la nature 	<ul style="list-style-type: none"> - Distances à parcourir - Topographie défavorable (résolue en partie par les vélos électriques) - Non praticable toute l'année - Difficulté pour transporter du matériel

Si, d'un côté, les participants associent les déplacements à pied et à vélo au fait de ralentir et de prendre le temps, ils soulignent aussi de l'autre que ce temps manque souvent...

Spécificités territoriales :

- Les infrastructures piétonnes et cyclables sont clairement insuffisantes (pistes cyclables, pistes vélos-piétons, abris vélo*, éclairage, bornes de recharge pour vélos électriques, ...).
*notamment dans les gares
- Le cadre du Parc (paysage, nature) est très propice aux déplacements à pied et à vélo.

1.5. Mobilité combinée : spécificités territoriales

- La qualité des points d'échange entre les modes de transport (en particulier les gares) fait l'objet d'évaluations diverses et contrastées : la présence de places de parc pour les voitures dans les gares est un point fort, mais certains P+R semblent pleins. Les possibilités d'attendre à l'abri du vent sont insuffisantes, tout comme les abris vélos. L'absence des véhicules partagés Mobility dans les terminus est considérée comme point faible.
- En comparaison avec d'autres régions, la possibilité de transporter les vélos dans les trains est jugée plutôt bonne (places nombreuses et véhicules aux planchers bas adaptés).
Commentaire : Ceci est uniquement dû au fait que les TP ne sont pas surchargés. Les véhicules du MOB n'ont pas toujours une configuration accueillante pour les vélos.

Moment d'échange 2 : « Quelle mobilité est souhaitable dans le Parc en 2050 ? Quelles sont nos ambitions ? »

Idéalement...

- ... La mobilité en 2050 s'articule autour du principe "la meilleure mobilité est celle qu'on n'utilise pas". Cette vision repose sur une forte consommation locale, moins de matérialisme, et un mode de vie sobre pour minimiser les déplacements. Les services, commerces, loisirs, et activités quotidiennes sont majoritairement locaux, soutenus par des communautés robustes. Le télétravail et les espaces de coworking régionaux se sont développés, réduisant les déplacements pendulaires.
- ... Les nouvelles technologies jouent un rôle important, par exemple avec des plateformes numériques pour faciliter le covoiturage ou la mobilité combinée, voire avec l'utilisation de drones pour le transport de marchandises. Les transports publics sont gratuits, fréquents (toutes les 30 minutes), davantage individualisés avec des navettes autonomes électriques pour desservir les villages lorsque l'offre classique fait défaut.
- ... Le vélo devient un mode de transport central, utilisé autant pour les loisirs que pour les déplacements quotidiens. Un réseau cyclable performant et des vélos (électriques) fournis par les employeurs et les communes facilitent cette transition. La marche regagne en popularité, soutenue par un espace public redistribué à l'avantage des piétons et des liaisons piétonnes attractives entre les localités.
- ... La voiture individuelle, notamment à essence, voit son usage réduit, remplacée des véhicules électriques et par des solutions de véhicules partagés. Des plateformes de covoiturage ainsi que des avantages octroyés aux véhicules électriques et utilisés en covoiturage augmentent l'efficacité des déplacements motorisés.
- ... La mobilité combinée est facilitée par des applications et des billets uniques, intégrant transports publics, vélos et covoiturage.
- ... En 2050, la mobilité est durable, intégrée et centrée sur la qualité de vie locale, réduisant l'empreinte écologique tout en offrant des solutions de transport efficaces et accessibles.

Fresque de la mobilité souhaitée en 2050 dans le Parc naturel Gruyère Pays-d'Enhat

<p>La marche, socle des déplacements quotidiens et pour les loisirs</p>	<p>... et point fort du parc naturel</p>		<p>Un parc accessible à tous</p>

<p>Le vélo, au quotidien, dans les loisirs, à tout âge</p>		<p>... grâce à des aménagements et des équipements garantissant une sécurité et un niveau de confort élevés</p>	

<p>Des transports publics renforcés, explorant de nouveaux modèles plus flexibles</p>		<p>... et connectés aux autres modes de transport</p>	

<p>Un usage de la voiture rationalisé et canalisé</p>	<p>... partagé</p>	<p>... électrifié</p>	<p>... modéré</p>	<p>... et géré</p>

	<p>La meilleure mobilité est celle qu'on n'utilise pas !</p>
--	--

Moment d'échange 3 : « Comment atteindre ces ambitions » ?

Les mesures imaginées par les personnes ayant participé à l'atelier concernent plusieurs domaines d'intervention :

Aménagements et offres en faveur de la marche et du vélo

- Intégration des cheminements pédestres et cyclables dans les projets de construction.
- Trottoirs et pistes cyclables.
- Réseau de bornes pour les vélos électriques.
- Développement de l'offre en stationnement pour les vélos.
- Développement des possibilités de transporter les vélos à bord des transports publics.
- Développer les structures d'accueil des cyclistes et marcheurs dans les zones rurales

Éducation et sensibilisation à la mobilité durable

- Éduquer aux enjeux de la mobilité durable.
- Changer le réflexe de la voiture individuelle.
- Encourager à tester les alternatives à la voiture.

Partage de véhicules et covoiturage

- Développer les solutions et offres de véhicules partagés (voitures, vélos, vélos-cargos, puces RFID dans les vélos).
- Encourager le covoiturage à l'aide de plateformes numériques (applications, sites internet) et de lieux / aires de regroupement.

Transports publics

- Diminuer les coûts, voire rendre les transports publics gratuits (subventionner les titres de transport, introduire des tarifs indigènes).
- Augmenter les cadences.
- Prévoir l'accessibilité en transports publics pour chaque manifestation.
- Créer une communauté tarifaire valable sur tout le territoire du Parc naturel.
- S'assurer de leur accessibilité pour toutes les générations (y c. accès aux horaires et titres de transport)
- Intégrer les transports publics dans les offres touristiques.

Transports individuels motorisés

- Rendre les parkings payants, augmenter les tarifs.
- Augmentation du nombre de bornes de recharge pour les voitures électriques.
- Fermeture de certaines routes.

Mobilité combinée

- Créer des hubs de mobilité combinant transports publics, parkings voiture (nombre de places suffisants, gratuité), véhicules partagés.
- Créer des bus de rabattement sur les gares dans l'Intyamou.
- Améliorer les connexions entre les modes de transports.
- Créer des consignes à bagages.

Développement local

- Soutenir / développer une offre de services (commerces, hébergements, restaurations) et de loisirs locale (décentralisée) et durable.
- Maintenir une offre culturelle locale (cinémas, festivals, événements, ...).
- Créer des espaces de coworking
- Créer des zones réservées aux résidences principales pour diminuer les loyers.

Gestion de la mobilité en entreprise

- Favoriser le télétravail lorsque le lieu de domicile est loin.
- Adapter les horaires de travail aux horaires de transports publics.
- Mettre des vélos électriques à disposition des employés

Autres mesures

- Travailler la saisonnalité des alternatives proposées (vélo en été ; bus-navette en hiver).
- Réintroduire la traction animale et le cheval 🐾

vk | version du 02.08.2024