

Mobilité dans la Broye : diagnostic et perspectives

BMH – Bureau Mobil'homme

Septembre 2023



Photo : COREB

MOBILITÉ DANS LA BROYE : DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES

Mandants

La Communauté régionale de la Broye

Impressum

Dubois, Y., Utz S., (2023). Mobilité dans la Broye : diagnostic et perspectives. Bureau Mobil'homme, Lausanne (Suisse).

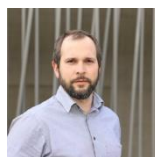
Profil du mandataire

BMH, le bureau Mobil'homme est un bureau de sciences sociales actif dans l'urbain et la mobilité, basé à Lausanne (Suisse). Il a été fondé en 2015 comme *spin off* du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). BMH a la particularité de regrouper dans son équipe pluridisciplinaire des chercheurs relevant d'une grande diversité disciplinaire : sociologue, anthropologue, urbaniste, géographe, économiste, historien, ingénieur. Cette richesse de compétences lui permet d'articuler des dispositifs méthodologiques variés et hautement innovants, tout en croisant des compétences qualitatives et quantitatives, sur des projets d'envergure. Ses membres continuent par ailleurs d'exercer une activité scientifique de pointe. Ce positionnement unique, mettant des chercheurs en activité au service de la recherche appliquée et de l'expertise de haut niveau, fait de BMH le point de passage clé entre le monde académique et les besoins des collectivités et des prestataires privés.

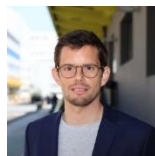


Bureau Mobil'homme
Avenue de Sévelin 28
CH-1004 Lausanne
www.b-mh.ch
info@b-mh.ch

Auteurs



Yann Dubois. Géographe (Université de Neuchâtel), docteur ès Sciences (EPFL), il a travaillé 6 ans au Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL, où il a participé à de nombreux mandats et études sur différents aspects de la mobilité quotidienne - choix modal, mobilité transfrontalière, grande mobilité, mobilité de loisirs, etc. Il a également travaillé pour le Service de l'Urbanisme, des mobilités et de l'environnement de la ville de La Chaux-de-Fonds. Il est collaborateur et chef de projet au sein de BMH depuis 2020.



Stephan Utz. Géographe, docteur en géographie (Université de Lausanne) Stephan Utz est spécialiste des questions d'implication des acteurs dans les projets d'aménagement du territoire et des méthodes de spatialisation de données. Chef de projet et membre de la direction de BMH depuis 2018, Stephan Utz possède une solide expérience dans le pilotage d'étude d'usage et d'études de prospective de la mobilité. Il a notamment piloté plusieurs études sur les offres loisirs de Mobilis.

Sommaire

SOMMAIRE.....	3
1. INTRODUCTION.....	4
2. COMMENT L'ENQUÊTE S'EST-ELLE DÉROULÉE ?	5
2.1. Une enquête quantitative.....	5
2.2. Un échantillon représentatif de la population broyarde.....	6
3. COMMENT SONT ÉQUIPÉS LES HABITANTS DE LA RÉGION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ?.....	8
3.1. Transports individuels motorisés : une très large motorisation de la population.....	8
3.2. De nombreux vélos dans la Broye	9
3.3. Transports publics : moins de la moitié des habitants disposent d'un abonnement de TP.....	9
4. COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS DE LA BROYE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ?.....	11
4.1. De nombreux déplacements pendulaires.....	11
4.2. De longues distances parcourues au quotidien.....	13
4.3. Le télétravail, une pratique répandue	14
4.4. Un très fort recours à la voiture pour les déplacements quotidiens.....	15
4.5. Environ 20% des actifs combinent deux ou plusieurs modes pour se rendre au travail	16
4.6. Des pratiques modales largement influencées par le lieu de travail.....	17
4.7. Un stationnement aisé et souvent gratuit	19
5. OÙ ET COMMENT LES HABITANTS DE LA BROYE FONT-ILS LEURS LOISIRS ET LEURS ACHATS ?	23
5.1. Des loisirs qui emmènent régulièrement les habitants en dehors de la Broye	23
5.2. La voiture, le mode de déplacement principal pour les achats.....	24
6. LES HABITANTS DE LA BROYE SONT-ILS PRÊTS À ÉVOLUER VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE ?.....	26
6.1. Pour plus de durabilité, les habitants de la Broye sont prêts à changer de modes de transport, et aussi dans une moindre mesure à se déplacer moins ou ailleurs.....	27
7. COMMENT ACTIVER LE CHANGEMENT POTENTIEL DES PRATIQUES DE MOBILITÉS DES HABITANTS DE LA BROYE ?.....	31
7.1. Des infrastructures à améliorer pour favoriser les modes doux.....	31
7.2. Un réseau de transports publics jugé mauvais et à améliorer pour susciter un report modal	35
7.3. Une ouverture vers certaines mesures restrictives à la voiture	40
8. CONCLUSION	43

1. Introduction

De par sa situation géographique centrale, en étant à cheval sur les cantons de Vaud et Fribourg et à proximité de moyennes et grandes villes, la Broye est un territoire particulièrement attractif aussi bien en matière d'emploi, mais également d'habitat. Cette situation, mais également sa structure polycentrique organisée autour de différents centres régionaux et comprenant également de nombreuses communes plus rurales et résidentielles y implique un fort recours aux transports individuels motorisés. En effet, l'accessibilité du territoire et les liens avec les agglomérations voisines sont principalement structurés autour de l'autoroute A1. La desserte en transports publics est quant à elle globalement relativement faible, à l'exception de certaines centralités positionnées sur les axes ferroviaires.

Ainsi, au vu de la dynamique de développement de ce territoire et des enjeux en matière de mobilité qui peuvent y être associés, il est central d'identifier les leviers d'actions permettant de développer les modes de déplacements alternatifs aux transports individuels motorisés dans la Broye.

Dans cette optique, la COREB souhaite disposer d'une meilleure connaissance de la mobilité des habitants sur son territoire à travers l'établissement d'un diagnostic des pratiques de mobilité et des attentes de la population en la matière. Un tel diagnostic constitue également un outil stratégique qui peut contribuer à une meilleure compréhension des dynamiques de développement économique régionales indispensable pour définir des mesures permettant de l'accompagner.

Le présent rapport présente les principaux enseignements issus de la réalisation d'une enquête quantitative portant sur les pratiques de mobilités des habitants de la Broye par le bureau BMH en 2023. Il se structure de la manière suivante :

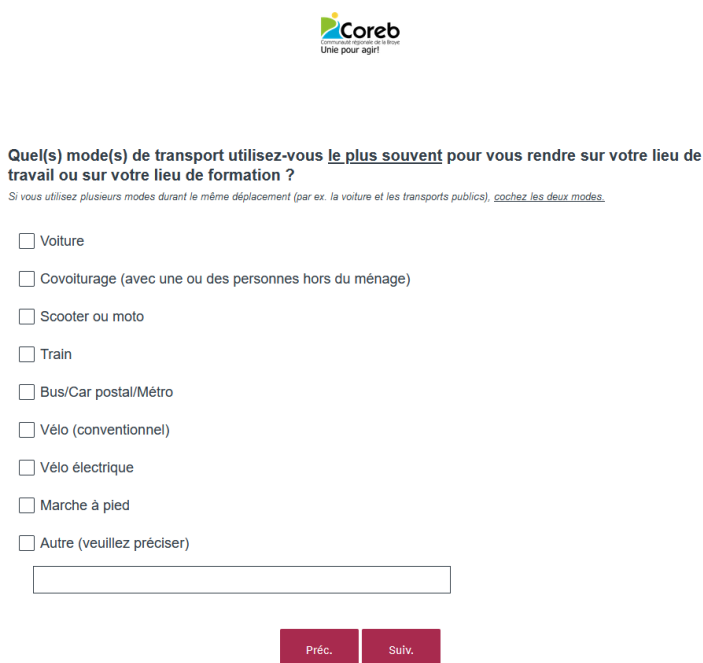
- Le chapitre 2 décrit la méthodologie et donne des précisions sur l'enquête quantitative réalisée. Un bref descriptif de l'échantillon se trouve également dans cette partie.
- Le chapitre 3 se penche sur l'équipement des habitants de la Broye en matière d'automobile, de mobilité douce et de transports publics.
- Le chapitre 4 décrit les pratiques quotidiennes liées aux déplacements domicile-travail en s'intéressant aux localisations des emplois, aux distances parcourues, ainsi qu'aux pratiques modales.
- Le chapitre 5 vise à mieux connaître la localisation des achats et des loisirs des habitants de la région, ainsi que les modes qui sont utilisés.
- Le chapitre 6 questionne l'ouverture au changement en vue d'une mobilité plus durable parmi la population broyarde. Ainsi, ce chapitre se penche sur la disposition des habitants à changer leur manière de se déplacer et vers quels modes ils seraient prêts le cas échéant à se reporter.
- Le chapitre 7 se penche quant à lui sur les améliorations et politiques à mettre en place selon les habitants pour favoriser un report modal vers des modes plus durables.
- La conclusion résume les principaux résultats et donne une série de perspectives et pistes de travail pour le futur.


2. Comment l'enquête s'est-elle déroulée ?

2.1. Une enquête quantitative

Les chiffres présentés dans la suite de ce rapport sont issus d'une **enquête quantitative** qui s'est déroulée **auprès de 1339 habitants de la Broye** (canton de Vaud et de Fribourg). L'enquête s'est déroulée en ligne du 25 mai au 21 juillet 2023, sur la plateforme SurveyMonkey (voir extrait ci-dessous). Le contenu du questionnaire a été soumis à un groupe de suivi, composé de représentants de la COREB et de membres de la commission Mobilité de ce même organisme, pour validation. Il comprend majoritairement des questions fermées, mais à plusieurs reprises il était possible de laisser un commentaire pour donner des informations complémentaires. De nombreux commentaires ont été laissés par les enquêtés ; certains de ces commentaires apparaissent sous forme de verbatims dans ce rapport.

Figure 1: Extrait du sondage en ligne



 **Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre sur votre lieu de travail ou sur votre lieu de formation ?**

Si vous utilisez plusieurs modes durant le même déplacement (par ex. la voiture et les transports publics), cochez les deux modes.

- Voiture
- Covoiturage (avec une ou des personnes hors du ménage)
- Scooter ou moto
- Train
- Bus/Car postal/Métro
- Vélo (conventionnel)
- Vélo électrique
- Marche à pied
- Autre (veuillez préciser)

Préc. Suiv.

La passation de l'enquête s'est déroulée entièrement en ligne.

Deux canaux principaux ont été utilisés pour la diffusion. Il s'agit tout d'abord des canaux digitaux propres de la COREB (Facebook et LinkedIn principalement) et de relais de ces publications par certaines collectivités locales. En outre, des tous-ménages communaux ont mentionné l'existence de l'étude, ainsi qu'une publicité dans le journal (tous-ménages) « La Broye ». L'enquête a également été diffusée via des publicités sponsorisées sur le réseau Meta (principalement Facebook) ; cette technique a été utilisée à

plusieurs reprises par BMH et donne de bons résultats en touchant une large gamme de profils. 45.7% des enquêtés proviennent des canaux de la COREB et 54.3% des publicités sponsorisées. Relevons encore que pour favoriser les réponses, des *incentives* d'une valeur de CHF 500.- (10 bons CFF de CHF 50.-) ont été tirés au sort parmi les participants.

En vue de la phase analytique, les données ont été nettoyées et corrigées. Ainsi, sur la base initiale (1447 questionnaires commencés), les réponses de 108 individus ont été écartées, car l'individu a abandonné le remplissage du questionnaire ou car il ne vivait pas dans le périmètre.

L'échantillon a été corrigé pour lui donner une forme aussi proche que possible que la population cible-réelle. Cette correction s'est basée sur le territoire de résidence (voir paragraphe suivant), l'âge et le sexe. Les données utilisées pour la pondération sont issues de l'OFS (STATPOP 2021). Après

correction, l'échantillon peut être considéré comme représentatif des habitants (18-79 ans) de la Broye¹. L'échantillon final se compose donc de 1339 habitants de la Broye.

Le nombre d'individus (plus de 1300) permet de réduire la marge d'erreur des analyses et permet également des analyses statistiquement fiables des sous-échantillons, par exemple les sous-territoires considérés dans la suite de l'enquête : Estavayer (centre urbain fribourgeois), Moudon/Payerne/Corcelles-Près-Payerne (centres urbains vaudois), le reste de la Broye fribourgeoise, le reste de la Broye vaudoise (voir ci-dessous)².

2.2. Un échantillon représentatif de la population broyarde

Nous décrivons dans cette section la composition socio-démographique de notre échantillon.

Après correction, 37.1% des enquêtés vivent dans le canton de Fribourg (13% à Estavayer et 24% dans le reste de la Broye fribourgeoise) et 62.9% dans le canton de Vaud (23% dans les deux centres urbains vaudois de Moudon et de Payerne (y.c. Corcelles-Près-Payerne) et 40% dans le reste de la Broye). L'échantillon est composé de 50% de femmes.

Figure 2 : Territoire de résidence

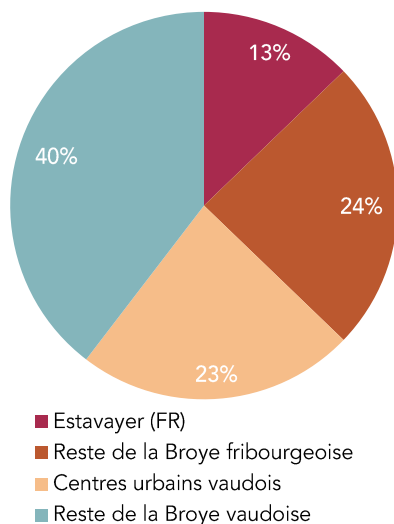
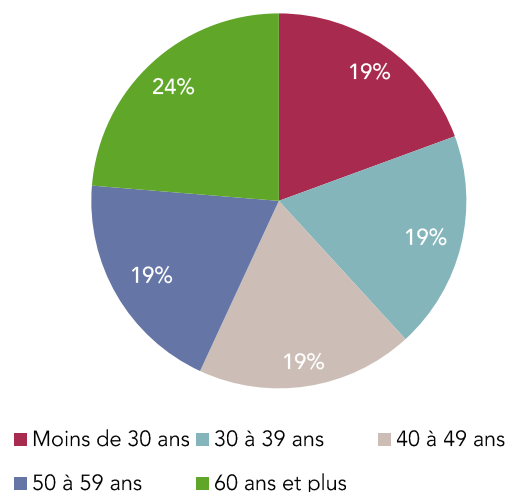


Figure 3 : Catégorie d'âge



En matière d'âge, 19% de l'échantillon est âgé de 18 à 30 ans. On trouve la même proportion parmi les 30-39 ans, les 40-49 ans et les 50-59 ans. 24% des enquêtés ont entre 60 ans et 79 ans. Concernant le type de ménage, 18% des enquêtés vivent seuls, 30% sont en couple, mais sans enfants. 4% sont seuls avec enfant(s) et 39% sont en couple avec enfant(s). Finalement, 11% des enquêtés vivent dans d'autres configurations – en colocation, chez les parents, avec d'autres membres de la famille, etc.

La plupart des enquêtés sont actifs (72%) et 1% est en recherche de travail. 6% des enquêtés sont en formation³. 17% sont à la retraite (15%) ou rentier et environ 5% sont homme/femme au foyer ou sont

¹ Avant correction, les femmes étaient sur-représentées, au contraire des plus jeunes sous-représentés dans notre échantillon ; ce genre de sur- ou sous-représentation se retrouve très fréquemment dans les enquêtes. Les habitants de la Broye fribourgeoise sont également sur-représentés – il est possible que l'enquête ait été mieux diffusée dans cette partie de la Broye que dans le canton de Vaud.

² Ce découpage géographique a été inspiré par la typologie de l'ARE qui classifie Estavayer, Payerne (et Corcelles-Près-Payerne) et Moudon comme des centres urbains, alors que les autres communes de la Broye sont considérées comme des communes rurales.

³ La faiblesse du nombre d'étudiants ne nous permet pas d'analyser leurs pratiques : leurs données seront intégrées aux actifs pour les analyses sur les déplacements pendulaires.

dans d'autres situations. Parmi les actifs, 63% travaillent à temps plein, soit 5 jours (ou plus) par semaine et 20% travaillent 4 ou 4,5 jours par semaine. Environ 17% travaillent moins de 4 jours par semaine.

Figure 4 : Activité principale

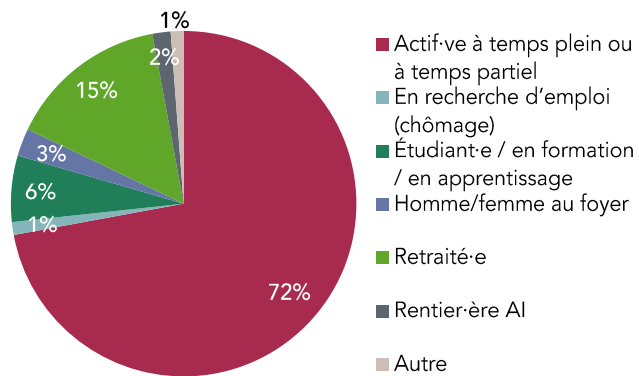
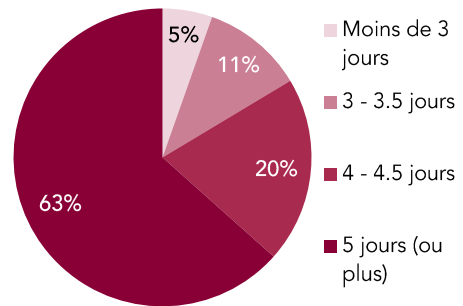


Figure 5 : Nombre de jours de travail par semaine

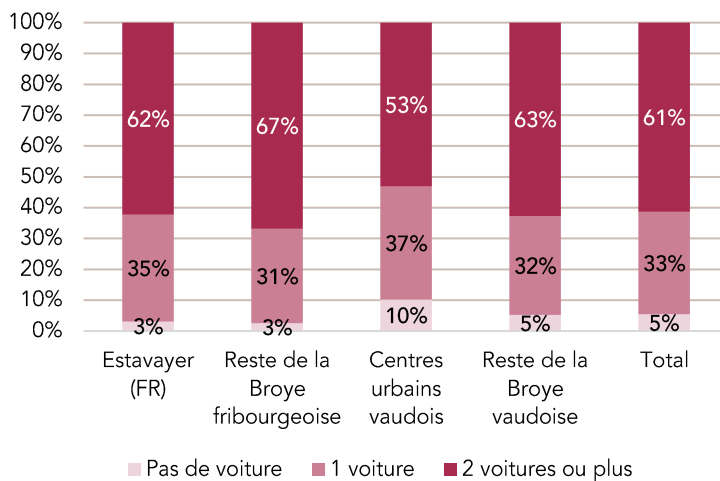


3. Comment sont équipés les habitants de la région en matière de mobilité ?

3.1. Transports individuels motorisés : une très large motorisation de la population

Les ménages de la Broye sont largement équipés en automobile. Au total, sur les deux cantons, seuls 5% des individus enquêtés vivent dans des ménages sans voiture. Cette part est un peu plus élevée dans les centres urbains vaudois comme Payerne ou Moudon, avec 10%. La part des individus vivant dans des ménages bimotorisés est aussi très importante, avec plus de 60% de la population, qui vit dans un ménage avec deux, voire davantage (13%), voitures dans son ménage. Ainsi, plus de 80% des couples avec enfants possèdent au moins deux voitures dans le ménage. À noter qu'environ 10% des habitants de la Broye possèdent une voiture électrique, très légèrement plus dans les centres urbains que dans les zones plus rurales.

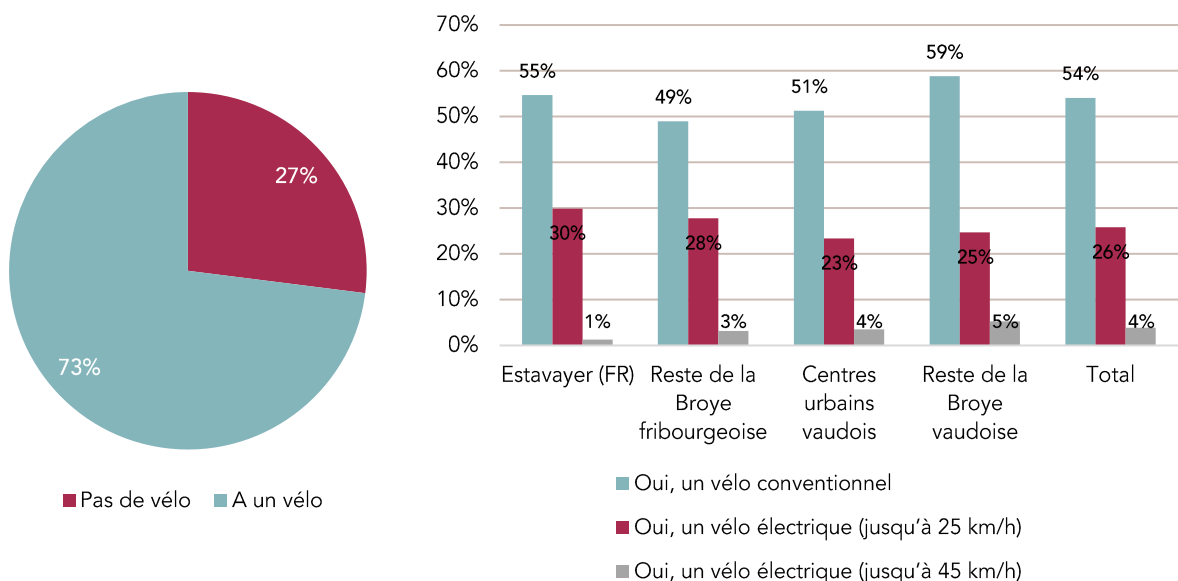
Figure 6 : Nombre de voitures par ménage



En outre, 22% des Broyards vivent dans un ménage qui possède au moins un deux-roues motorisés, tels que scooters, motos ou cyclomoteurs. Il apparait que les personnes qui ont un deux-roues motorisés dans leur ménage sont souvent des ménages qui possèdent aussi une voiture, voire plusieurs.

Ces résultats soulignent une très forte motorisation dans la région et donc un accès aisé à la voiture pour les différents membres du ménage.

Figure 7 : Accès individuel à un vélo



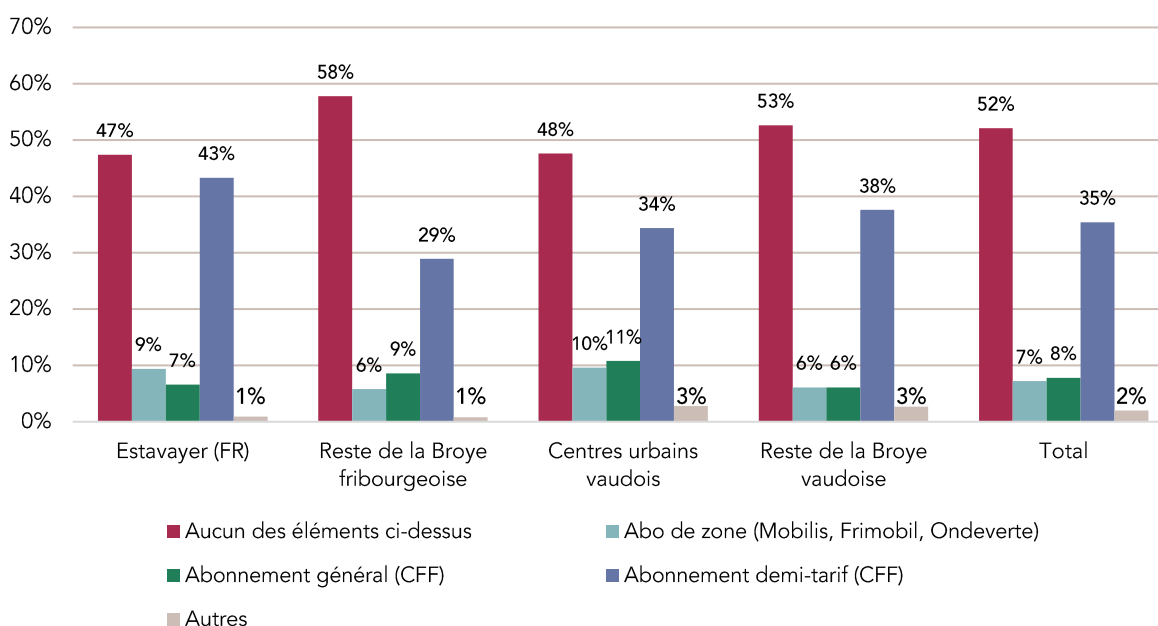
3.2. De nombreux vélos dans la Broye

Près de trois quarts des habitants de la Broye ont accès à un vélo (73%) ; cette part est un peu plus faible (67%) dans les centres urbains de Moudon et Payerne (alors que c'est dans ces territoires que l'usage est le plus élevé). La disposition de vélo électrique (VAE) est particulièrement élevée : 28% des Broyards ont accès à un vélo électrique. Dans la majorité des cas, il s'agit d'un vélo électrique limité à une assistance à 25 km/h ; environ 4% des Broyards ont un VAE-45 km/h, permettant de couvrir des distances plus longues. Ainsi, une partie substantielle des habitants de la Broye seraient équipés pour faire davantage de vélo au quotidien : la section 7.1 reviendra notamment sur l'aisance à vélo et l'évaluation du réseau, deux éléments importants pour activer ce potentiel.

3.3. Transports publics : moins de la moitié des habitants disposent d'un abonnement de TP

48% des habitants de la Broye possèdent un abonnement (y compris demi-tarif) de transports publics. Ce sont les habitants des centres – Estavayer, Moudon, Payerne – qui sont le plus à être équipés en abonnement de transports publics (environ 52-53%). Dans la Broye fribourgeoise, la part de détenteurs d'abonnement est bien plus faible, avec seulement 42%. Dans tous les territoires, c'est surtout le demi-tarif qui est possédé par les habitants, entre 29% et 43% selon les territoires. Concernant les abonnements qui permettent de couvrir une zone délimitée (abonnement Frimobil ou Mobilis, voire Onde verte (NE) pour certains), ainsi que les AG, ils sont possédés par respectivement 7% et 8% des habitants de la Broye. Dans les centres urbains vaudois, cette part s'élève à 10% et 11% respectivement, soit un peu plus.

Figure 8 : Détenteurs d'abonnement de transports publics

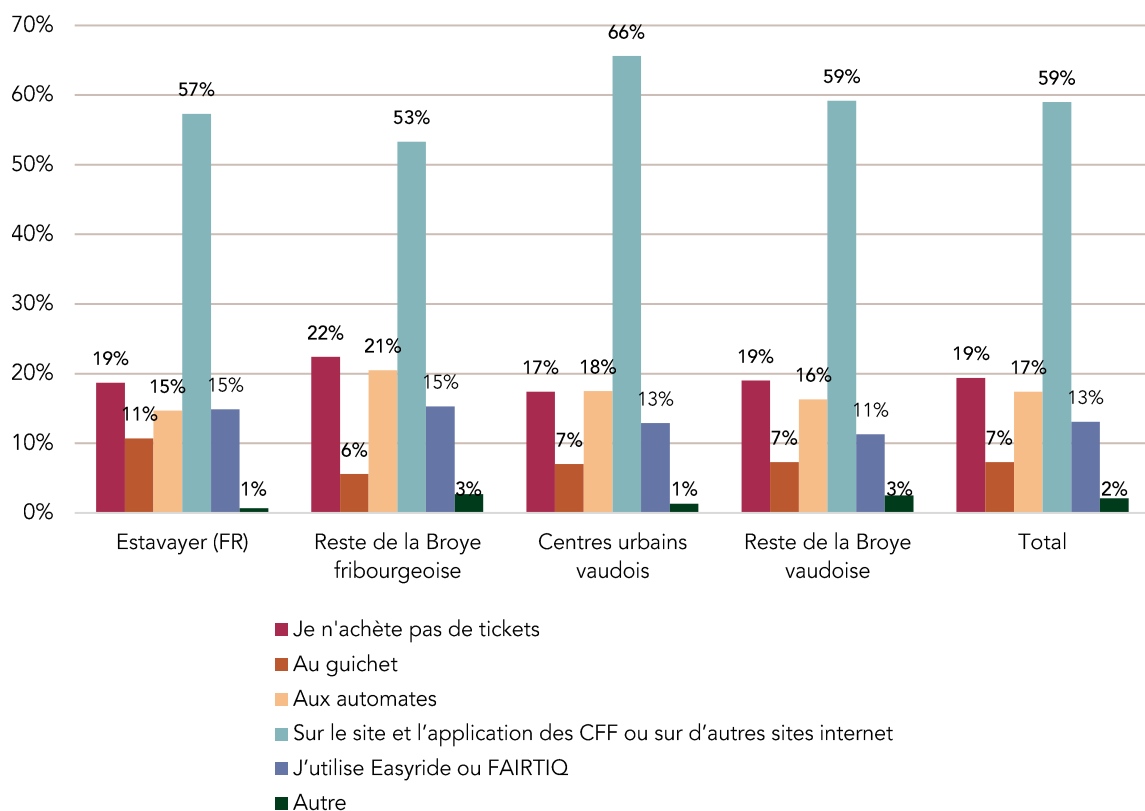


La grande majorité des habitants de la Broye (81%) achètent des billets de transports publics de manière occasionnelle ou plus fréquente. Toutefois, près de 30% des Broyards qui n'ont pas d'abonnement n'achètent pas non plus de billets à l'unité et n'utilisent a priori jamais (ou presque) les transports publics. Ceci fait écho à la faible utilisation des transports publics dans la région (voir chapitre suivant).

Les Broyards enquêtés utilisent en premier lieu le site/ou l'app des CFF ou d'autres shops en ligne comme celui des TL pour acheter leurs billets de transports publics. À cela s'ajoutent environ 13% qui utilisent des apps telles que FAIRTIQ ou Eaysride qui proposent aussi des billets dématérialisés. En revanche, entre 15-21% des habitants de la Broye utilisent les automates et entre 6 et 11% les guichets – ceux-ci ne sont toutefois plus présents dans plusieurs des gares broyardes. En sus, quelques personnes indiquent utiliser d'autres moyens, en premier lieu, les cartes journalières communales ou les billets par SMS (Mobilis). Ce fort recours aux billets numériques fait également écho à la large possession de smartphone avec connexion internet dans la population enquêtée (98.6%)⁴.

On observe cependant certaines différences en matière d'âge renvoyant à l'accès à et aux compétences en matière de numérique : les plus de 50 ans utilisent moins internet ou l'app des CFF et se rendent plus souvent au guichet. En revanche, il n'y a pas de différences concernant l'utilisation des apps comme FAIRTIQ ou Easyride, également utilisée par les plus âgés, peut-être en raison de leur grande facilité d'usage.

Figure 9 : Canaux d'achats des billets de transports publics



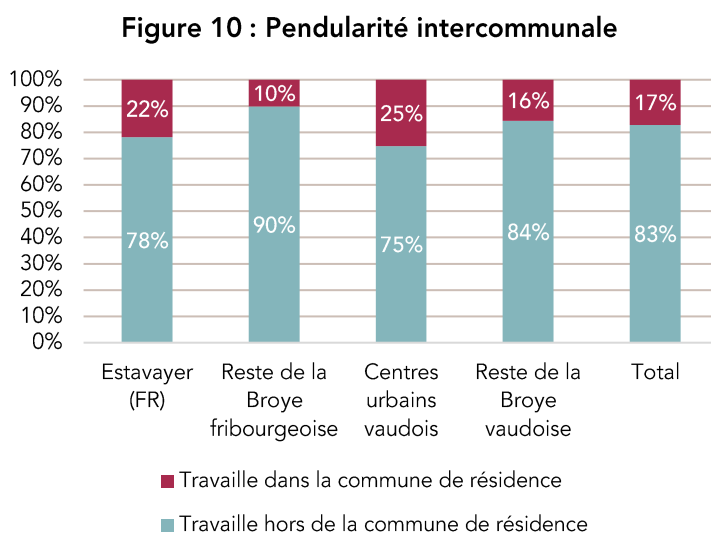
⁴ Pour rappel, l'enquête a été menée en ligne auprès d'un échantillon représentatif de la population de 18-80. Ainsi, ni les plus âgés ni les personnes non-connectées n'ont participé à l'enquête ce qui explique cette forte possession de smartphone.

4. Comment se déplacent les habitants de la Broye pour se rendre au travail ?

La Broye compte de nombreux pendulaires : la majorité des actifs broyards (83%) ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Dans la mesure où ceux-ci sont souvent réalisés en voiture (voir section suivante), l'impact des mobilités pendulaires dans la région est important.

4.1. De nombreux déplacements pendulaires

Dans les centres urbains broyards (Moudon, Payerne, Estavayer, etc.), davantage d'individus travaillent dans leur commune de résidence, mais la part reste relativement faible avec 25%. Dans la Broye fribourgeoise (hors Estavayer), 9 actifs sur 10 se rendent dans une autre commune pour exercer leur emploi.



À l'échelle de la Broye, « seuls » 43% des actifs broyards travaillent également dans la Broye – part similaire dans tous les territoires d'analyse. **Les actifs de la région sont ainsi en majorité des pendulaires interrégionaux, voire intercantonaux, pour une partie d'entre eux.** À travers ces chiffres s'observent la forte fonction résidentielle de la Broye et les liens forts qu'elle entretient avec les agglomérations et régions voisines.

En effet, après Payerne où travaillent le plus d'enquêtés, se situe Lausanne, suivi de Fribourg. Dans les 10 communes où travaillent le plus d'enquêtés se trouvent aussi Yverdon, Berne et Neuchâtel. La carte ci-dessous permet de voir la distribution géographique des emplois des actifs broyards enquêtés.

Figure 11: Localisation des emplois des personnes enquêtées

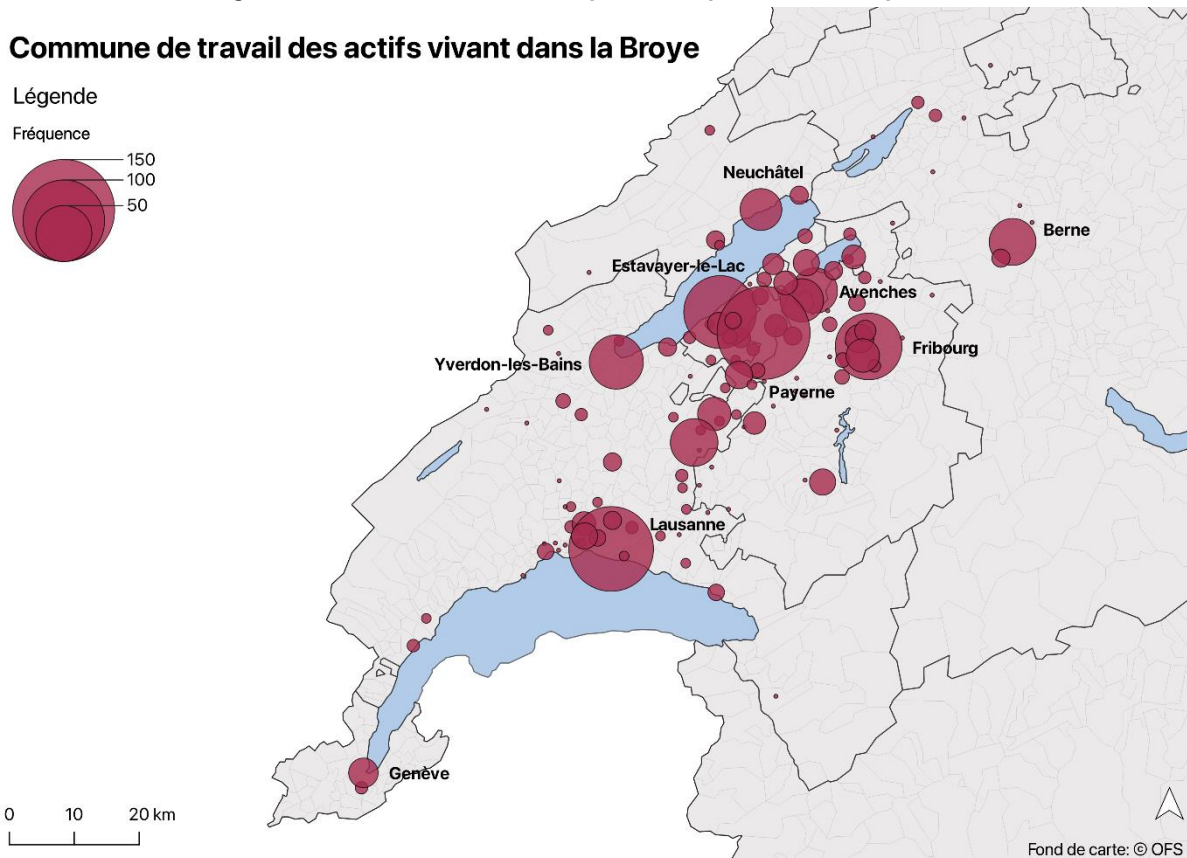
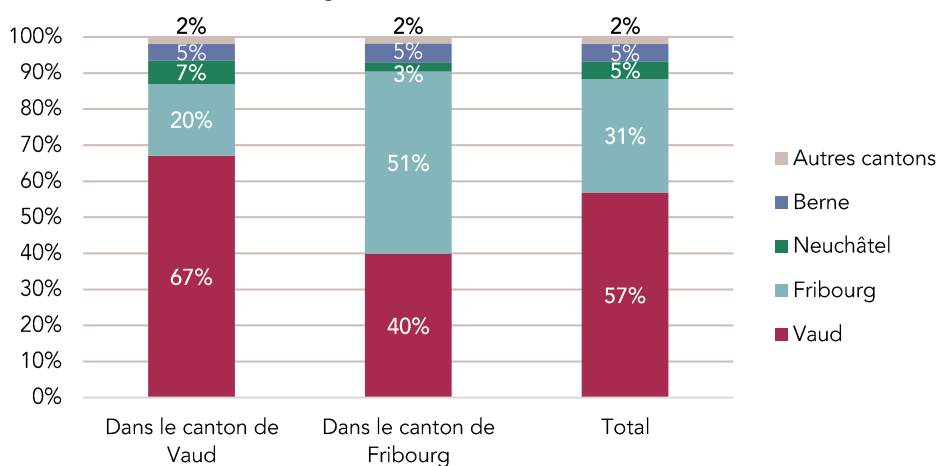


Figure 12 : Canton de travail

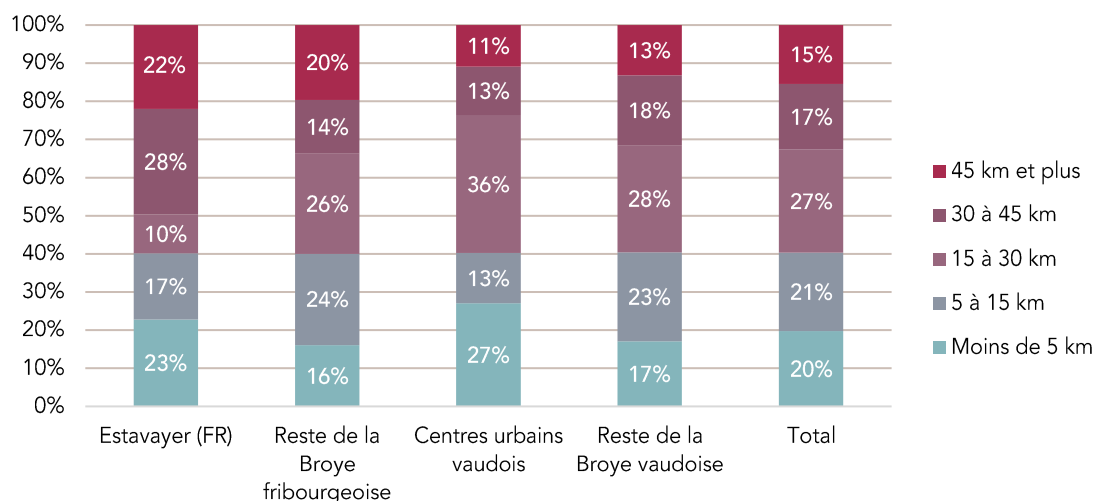


Dans l'ensemble, 67% des actifs vaudois travaillent dans le canton et 20% dans le canton voisin de Fribourg. 7% sont actifs dans le canton de Neuchâtel et 5% dans celui de Berne. **Les habitants de la Broye fribourgeoise sont davantage à penduler vers un canton voisin**, puisque seuls 51% travaillent dans le canton de Fribourg. Une partie non-négligeable des actifs fribourgeois travaillent dans le canton de Vaud (40%). En outre, environ 10% travaillent dans d'autres cantons.

4.2. De longues distances parcourues au quotidien

En complément de la localisation du travail, nous avons cherché à estimer la distance parcourue pour se rendre au travail⁵. En moyenne, **les actifs de la Broye parcourent 24 km en moyenne pour se rendre au travail soit 48 km (aller-retour)**. Les actifs d'Estavayer pendulent sur de plus longues distances (29 km), ainsi que les actifs du reste de la Broye fribourgeoise (25 km). C'est à Payerne/Moudon que l'on pendule sur les plus courtes distances (21km) ; les actifs du reste de la Broye vaudoise sont dans la moyenne.

Figure 13: Distance domicile-travail (catégories)



Dans les deux territoires urbains, environ un quart des actifs travaillent à moins de 5 km de leur lieu de résidence, un peu moins dans les autres communes fribourgeoises et vaudoises. À l'autre bout de l'échelle, entre un quart (Moudon/Payerne/Corcelles-Près-Payerne) et 50% (Estavayer) des actifs doivent parcourir plus de 30 km pour se rendre au travail.

⁵ Ces distances ont été calculées à l'aide d'une API de Google. Les distances sont calculées par la route y compris pour les personnes utilisant le train. Deux éléments sont encore à relever : 1) il s'agit de déplacements du centre de la commune de domicile au centre de la commune de travail 2) pour les personnes qui travaillent et habitent dans la même commune une valeur de 2km a été utilisée.

4.3. Le télétravail, une pratique répandue

Environ 39% des actifs habitants dans la Broye font du télétravail ; cette part varie selon les territoires, avec un maximum à Estavayer où 48% des actifs vivant dans cette commune télétravaillent. En moyenne, le volume de télétravail correspond à une demi-journée par actif, contre 3.9 jours de travail sur le lieu de travail habituel, soit 12% des jours qui sont télétravaillés. Le télétravail varie aussi fortement en fonction du lieu de travail : 3% des jours de travail sont télétravaillés par les actifs travaillant à Moudon ou Payerne contre près de 20% pour les individus qui travaillent dans des centres urbains situés hors de la Broye.

Figure 14 : Pratiques de télétravail, selon le lieu de résidence

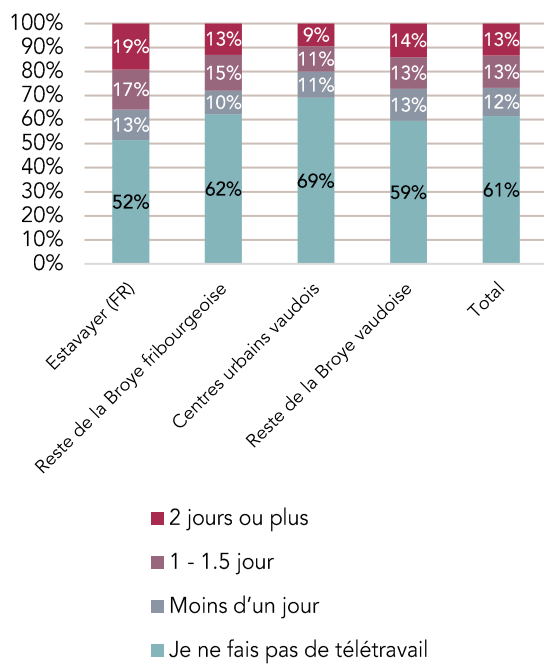
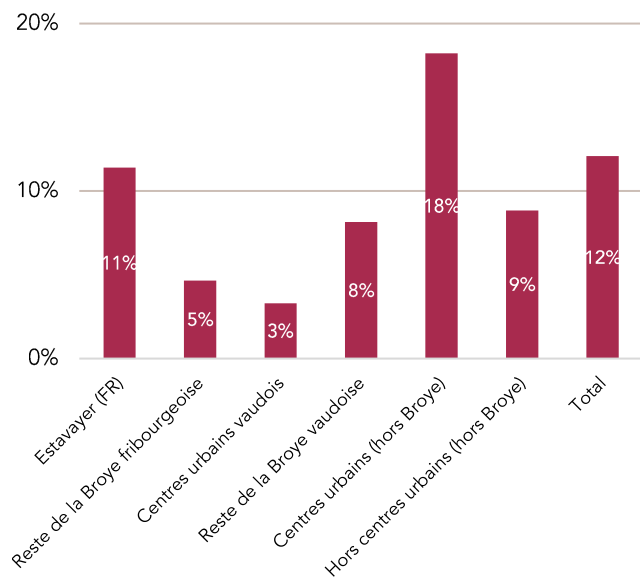


Figure 15 : Part des jours télétravaillés, selon le lieu de travail



Encart : Les déplacements des non-actifs

Les personnes qui ne travaillent pas ou qui n'étudient pas sont également amenées à réaliser des déplacements réguliers. **Ainsi, 45% des non-actifs (et non-étudiants) se déplacent régulièrement dans la Broye pour différentes activités (3 jours par semaine et de manière régulière (hors loisirs ou achats) :** bénévolat et activités politiques/associatives (23%), pour transporter/accompagner des personnes (enfants, personnes à mobilité réduite, etc.) (18%), pour réaliser une activité professionnelle accessoire (13%) ou encore pour des formations (5%). Comme pour le travail (voir ci-dessous), **la voiture est très régulièrement utilisée, par plus de trois-quarts des non-actifs broyards.** Le recours pour les autres modes – marche ou TP - est non-négligeable, soulignant des pratiques multimodales parmi de ces individus⁶.

Figure 16 : Activités réalisées plus de 3 jours par semaine et de manière régulière

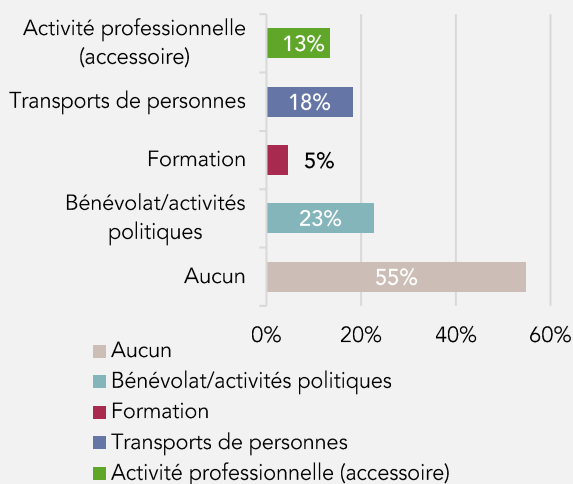
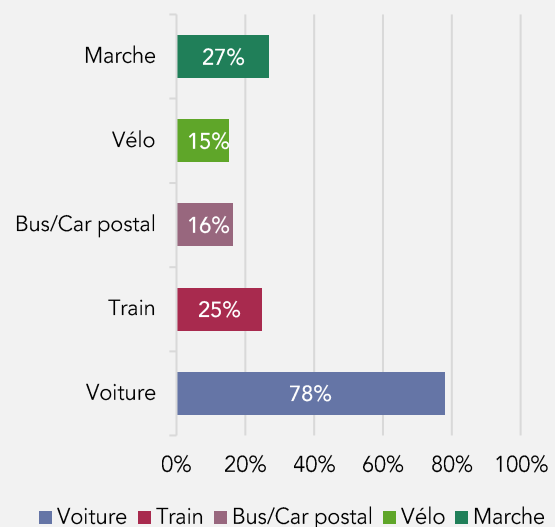


Figure 17 : Modes de transport utilisés



4.4. Un très fort recours à la voiture pour les déplacements quotidiens

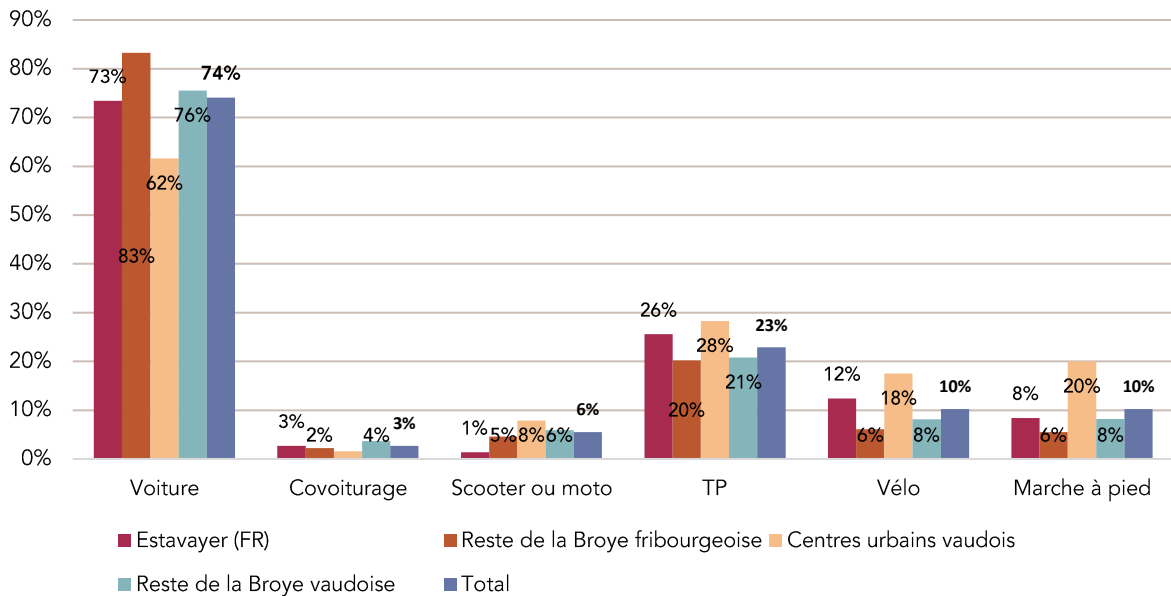
Près de trois quarts des actifs de la Broye utilisent leur voiture pour se rendre au travail, auxquels s'ajoutent **6% qui utilisent un deux-roues motorisés**. Ces chiffres montrent la très forte prépondérance de l'utilisation des transports individuels motorisés dans la région. **Un peu moins d'un quart utilisent les transports publics pour se rendre au travail**. C'est surtout le train qui est utilisé (20%) ; les bus, cars ou métros sont utilisés par 8% des Broyards. Concernant les modes doux, **10% des actifs se déplacent à vélo (dont la moitié environ en vélo électrique) et 10% environ à pied** (déplacement de plus de 10 minutes). En outre, environ 3% des actifs de la région utilisent le covoiturage.

Ces chiffres à l'échelle de la Broye cachent des différences assez fortes entre territoires. Les actifs vivant dans les centres urbains vaudois (Payerne et Moudon) utilisent davantage les TP (28%), mais surtout davantage le vélo (28%) et la marche à pied (20%). Pour rappel, c'est aussi dans ces deux centres que la part de personnes qui travaillent dans leur commune de résidence est la plus forte, rendant plus faciles les déplacements à pied, voire à vélo. **Ainsi, on utilise moins la voiture pour se rendre au travail à Moudon et Payerne.** Les plus grands utilisateurs de la voiture sont les habitants du reste de

⁶ Le nombre d'individus étant faible (110), les résultats sur les modes de transport doivent être pris avec prudence.

la Broye fribourgeoise (hors Estavayer) avec 83% d'entre eux qui l'utilisent pour aller au travail. Les actifs de commune d'Estavayer se trouvent entre les deux, avec 73% des actifs qui utilisent la voiture.

Figure 18: Pratiques modales pour se rendre au travail



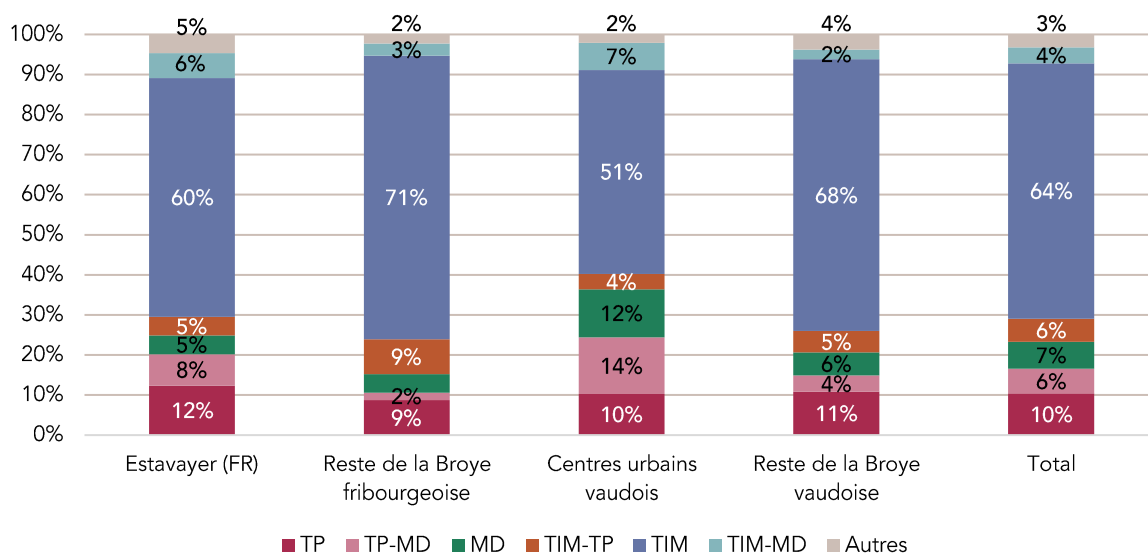
4.5. Environ 20% des actifs combinent deux ou plusieurs modes pour se rendre au travail

Le graphique ci-dessous renseigne sur les **pratiques intermodales (qui concernent un peu moins de 20% des déplacements)**, c'est-à-dire l'utilisation de deux ou plusieurs modes de transport durant le même déplacement, par exemple la voiture et les transports publics.

64% des actifs de la région n'utilisent que la voiture (ou les deux-roues motorisés) pour se rendre au travail (transport individuel motorisé (TIM)). **Environ 6% des actifs combinent la voiture (ou deux-roues motorisés) avec les transports publics** (6% des actifs), à travers l'utilisation par exemple d'un parking-relais (ou P+R). En outre, 4% combinent les TIM avec les modes doux.

10% des actifs de la région utilisent uniquement les transports publics et 6% les combinent avec les modes doux, notamment la marche pour rejoindre l'arrêt ou depuis l'arrêt pour se rendre à la destination finale. Il peut aussi s'agir de combinaison entre le vélo et les TP par exemple pour rejoindre une gare (ou un arrêt de TP). Finalement, **7% des actifs réalisent l'entier de leur déplacement pendulaire à pied ou à vélo.**

Figure 19 : Pratiques intermodales pour se rendre au travail



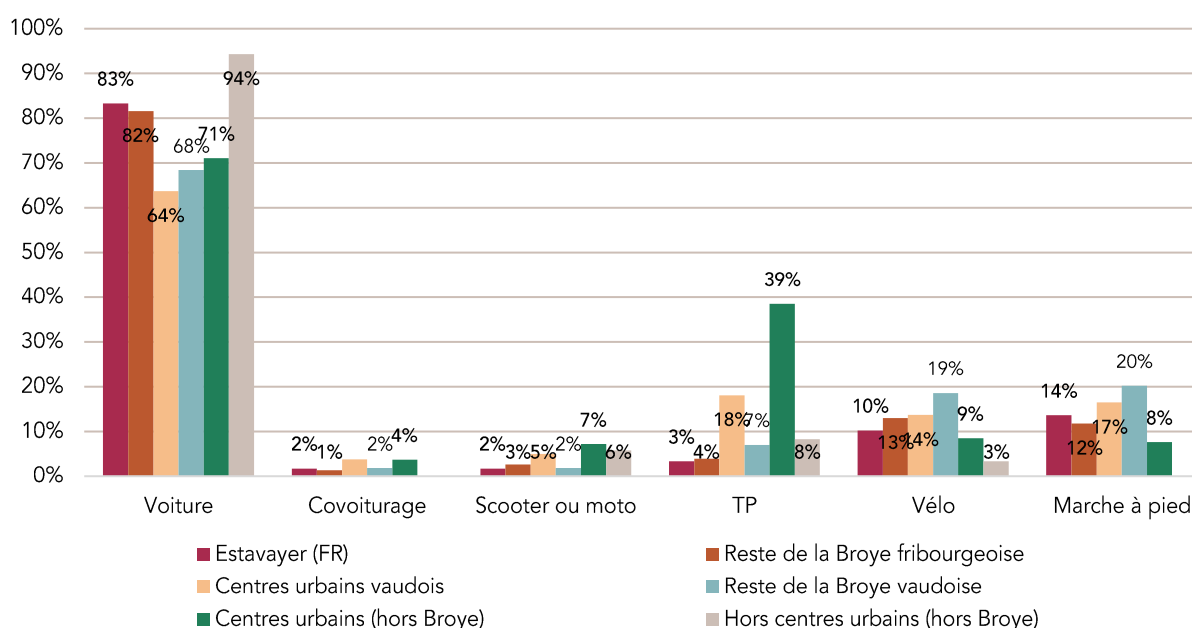
À nouveau, on relève une série de différence entre les territoires avec plus d'intermodalités parmi les habitants des centres urbains (Moudon, Payerne, Estavayer), une part plus forte de combinaison des TIM et TP dans la Broye fribourgeoise et des pratiques intermodales TP et mobilité douce à Payerne/Moudon.

Si la grande majorité des actifs enquêtés (88%) se déplacent de la même manière tout au long de l'année, environ 6% déclarent que leurs pratiques varient selon les jours de la semaine et environ 6% que cela varie selon la saison ou les conditions météorologiques. Il s'agit ici donc de multimodalité, c'est-à-dire de l'utilisation de plusieurs modes de transports lors d'une même semaine (ou d'une autre échelle temporelle). Parmi les personnes qui font varier leur mode de transport pour aller au travail, le vélo électrique (27%) ou le vélo (15%) de même que le train (38%) ou les TP sont bien plus utilisés en tant que « modes de transport complémentaires ».

4.6. Des pratiques modales largement influencées par le lieu de travail

En complément, l'utilisation des modes apparaît largement différenciée en fonction du lieu de travail, notamment en ce qui concerne les transports publics. En effet, près de 40% des individus qui travaillent dans des centres urbains situés hors de la Broye utilisent les TP, contre seulement quelques pour cent pour les individus qui travaillent ailleurs, hormis dans les centres vaudois de la Broye (Moudon et Payerne) avec 18%. Au contre, c'est pour se rendre au travail à Moudon/Payerne que les actifs de la région utilisent le moins la voiture avec « seulement » 64%, suivi de ceux qui travaillent dans le reste de la Broye vaudoise (68%). Relevons que, la part des individus qui utilisent le vélo pour se rendre à Estavayer (10%) est particulièrement faible en comparaison avec les autres territoires.

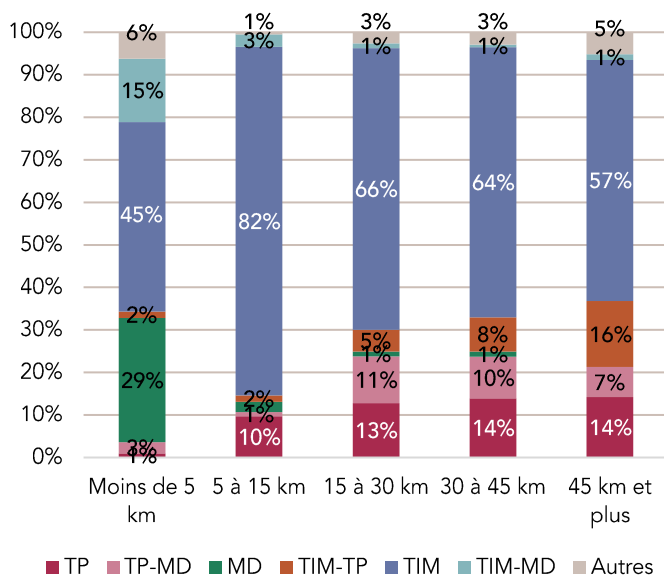
Figure 20 : Pratiques modales pour se rendre au travail, selon le lieu de travail



Finalement, l'analyse de l'utilisation des modes en fonction de la distance parcourue montre des potentiels de report modal intéressant. Pour les déplacements très courts (moins de 5km), on relève que l'utilisation des transports individuels motorisés (TIM), soit la voiture ou les deux-roues motorisés (en combinaison ou non de modes doux), représente 60% des déplacements, alors qu'il s'agit d'une distance qui est idéale pour la marche (jusqu'à 2km environ) ou le vélo. Notons que 30% de ces déplacements sont déjà effectués en mode doux.

Pour les déplacements de 5 à 15 km, on observe la très forte utilisation des TIM (82%, utilisation non combinée). Pourtant, pour les déplacements jusqu'à 12-15 km, l'utilisation des E-Bikes est plutôt compétitive (environ 30 minutes de trajet, avec un effort limité) : **à l'heure actuelle, seul 1% des déplacements de cette distance sont faits en modes doux uniquement.** En effet, le réseau cyclable – voir la section 7.1 – n'est probablement pas encore suffisamment développé pour accueillir de nouveaux cyclistes pour ce type de trajet ; de plus, les incitations à ne pas utiliser la voiture sont encore faibles (voir section suivante).

Figure 21: Utilisation des modes de transports pour les déplacements domicile-travail, selon la distance



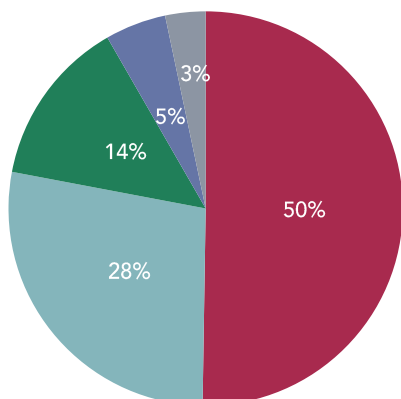
Au-delà de 15 km, l'utilisation des TIM (sans combinaison) décroît, alors que celle des TP augmente. Pour les déplacements de plus de 45 km, les TP sont utilisés dans environ 37% des déplacements (14% uniquement les TP, 7% en combinaison avec les modes doux et 16% en combinaison avec la voiture ou les deux-roues motorisés (TIM). Si l'utilisation des modes doux offre un potentiel limité pour les déplacements au-delà de 15 km, les transports publics sont en revanche plus compétitifs sur de moyennes et longues distances.

Si dans bien des cas, il est illusoire que l'entier des déplacements soit réalisé en TP, en raison de la structure spatiale de la Broye et de l'offre en TP (voir section 7.2), il est en revanche possible de favoriser les pratiques intermodales TP+TIM voire TP+vélo. Il reste là un potentiel important à activer à travers des éléments incitatifs (amélioration de l'offre TP, P+R (voiture/vélo par ex.), mais aussi des éléments contraignants à l'utilisation de la voiture (voir ci-dessous).

4.7. Un stationnement aisé et souvent gratuit

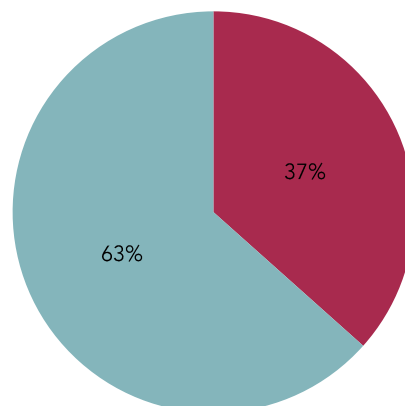
D'une manière générale, les actifs habitants dans la Broye peuvent se garer facilement sur leur lieu de travail. 78% des actifs automobilistes (58% de l'ensemble des actifs) disposent facilement d'un emplacement pour se garer directement sur leur lieu de travail. Plus en détail, il apparaît que 50% des actifs (qui utilisent la voiture) ont une place réservée sur leur lieu de travail, auxquels s'ajoutent 28% qui stationnent leur voiture sur leur site de travail sans toutefois disposer d'un emplacement réservé. 14% des actifs se garent sur la voie publique ou dans un parking en accès public et 4% dans des parkings d'échanges. En outre, 3% des actifs automobilistes ont d'autres solutions.

Figure 22 : Lieu de stationnement



- Sur un parking avec place réservée sur le lieu de travail
- Sur un parking sans place réservée sur le lieu de travail
- Dans un parking en accès public ou dans la rue
- Dans un parking d'échange ou Park and Ride (P+R)
- Autres (par ex. place louée à un privé)

Figure 23 : Coût du stationnement

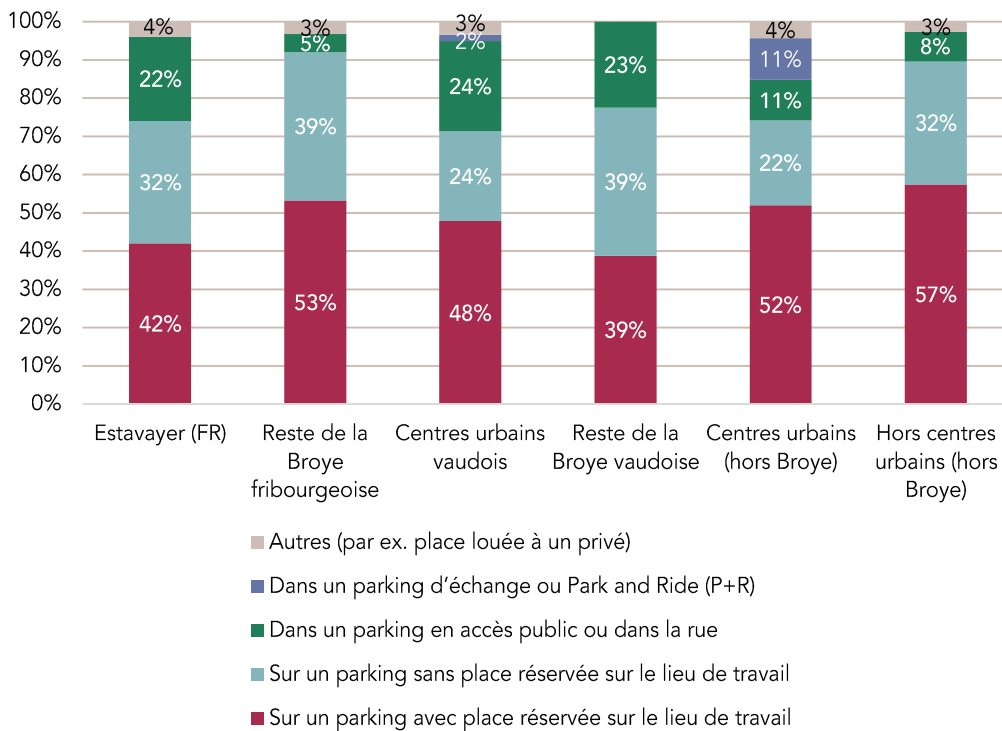


- Stationnement payant
- Stationnement gratuit

En plus d'un accès plutôt aisé au stationnement, près des deux tiers des personnes qui utilisent leur voiture ne doivent pas payer pour se garer. Ces deux éléments – disponibilité élevée et absence de tarification – sont des freins au report modal, dans le sens où les contraintes à l'utilisation de la voiture sont faibles.

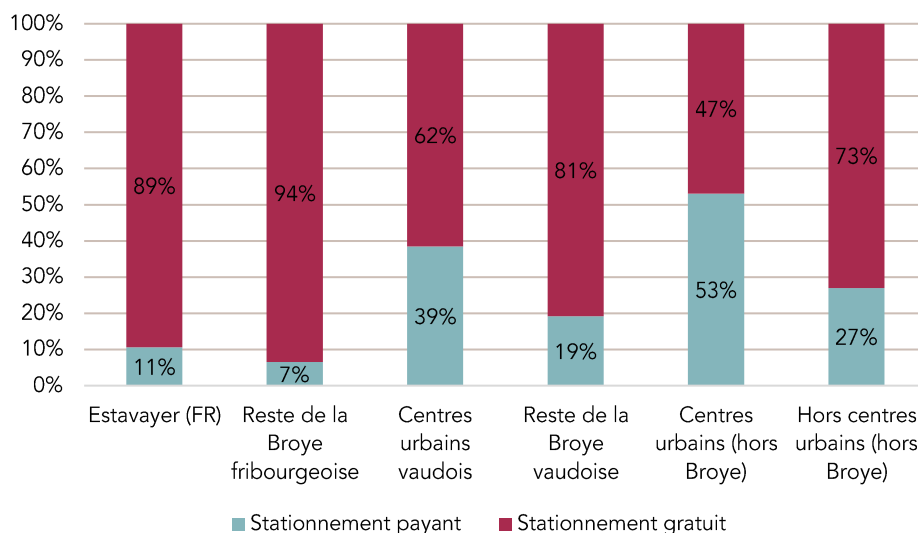
Les différences sont fortes en fonction du lieu de travail tant en matière de disponibilité du stationnement que de la tarification. Les actifs qui utilisent leur voiture pour aller travailler dans la Broye fribourgeoise sont 92% à disposer d'un parking sur leur lieu de travail contre 72% des actifs automobilistes qui travaillent à Moudon ou Payerne. **Entre 22 et 24% des actifs (utilisant leur voiture) qui travaillent dans à Estavayer, à Moudon, à Payerne ou dans le reste de la Broye vaudoise se garent sur la voie publique ou dans des parkings en accès libre** (contre seulement 5% dans la Broye fribourgeoise (hors Estavayer)). On observe que les P+R sont quasiment exclusivement utilisés pour aller travailler dans des agglomérations situées hors de la Broye : **peu de Broyards utilisent les P+R pour venir travailler dans des communes situées dans la Broye.**

Figure 24 : Lieu de stationnement, selon le lieu de travail



Les différences en matière de tarification entre types de territoire ressortent fortement en fonction de la localisation du travail. **Les actifs qui travaillent dans la Broye fribourgeoise (et qui utilisent leur voiture), tant à Estavayer que dans les autres communes, sont environ 10% (voire moins) à devoir payer pour se garer. À Payerne et Moudon, la situation est différente puisque près de 40% des actifs qui y travaillent doivent payer leur stationnement ; dans le reste de la Broye vaudoise, cette part est de 19%. Ce sont surtout les actifs qui travaillent dans des centres urbains (Lausanne, Yverdon, etc.) qui doivent payer pour se garer : un peu plus de la moitié doivent payer leur stationnement.** Les individus qui travaillent hors de la Broye, mais des communes rurales ou de petits centres sont 27% à devoir payer.

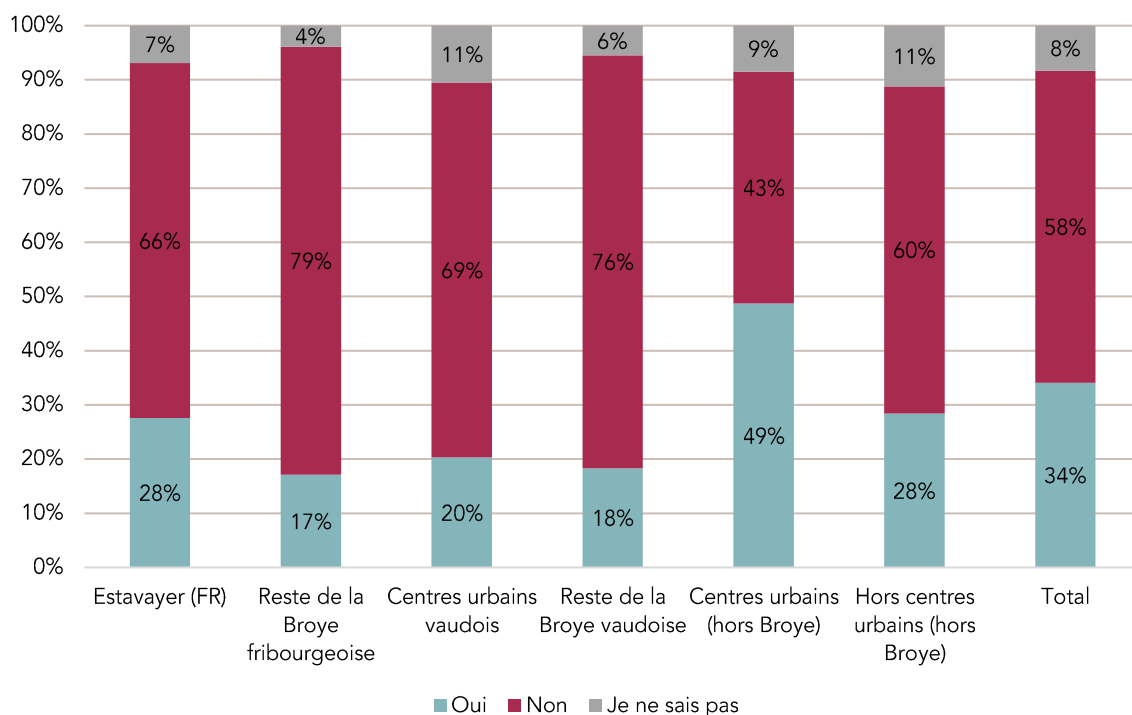
Figure 25: Tarification du stationnement (automobilistes uniquement), selon le lieu de travail



Pour limiter le recours à la voiture pour les déplacements domicile-travail, les autorités locales ont surtout une marge de manœuvre sur les individus se garant sur des places publiques en influant sur ce type de stationnement (prix, disponibilité) ; pour les places sur domaines privés, il est souvent plus difficile d'agir - hormis en favorisant l'augmentation de plans de mobilité d'entreprise – peu développés pour l'instant.

En effet, ces chiffres en matière d'usage de la voiture et de stationnement traduisent le fait que **seul un tiers des actifs enquêtés travaillent dans une entreprise qui a mis en place un plan de mobilité. Cette part est encore plus faible pour ceux qui travaillent dans la Broye : seuls 20% des actifs broyards travaillent dans une entreprise de la région qui a mis en place un plan de mobilité.** Cette part est très légèrement plus élevée parmi les individus qui travaillent à Estavayer (28%). **La mise en place de plan de mobilité est plus avancée hors de la Broye** : les individus qui travaillent dans des centres urbains sont 49% à travailler dans des entreprises qui ont mis en place un plan de mobilité et ceux qui travaillent dans de plus petites localités (hors Broye) sont également un peu plus (28%) à travailler dans une entreprise qui a mis en place de telles mesures. **Ces chiffres semblent indiquer un certain retard en matière de mise en place de plans de mobilité dans la région par rapport aux entreprises alentour.**

Figure 26 : Mise en place d'un plan de mobilité dans l'entreprise, selon la localisation du lieu de travail



5. Où et comment les habitants de la Broye font-ils leurs loisirs et leurs achats ?

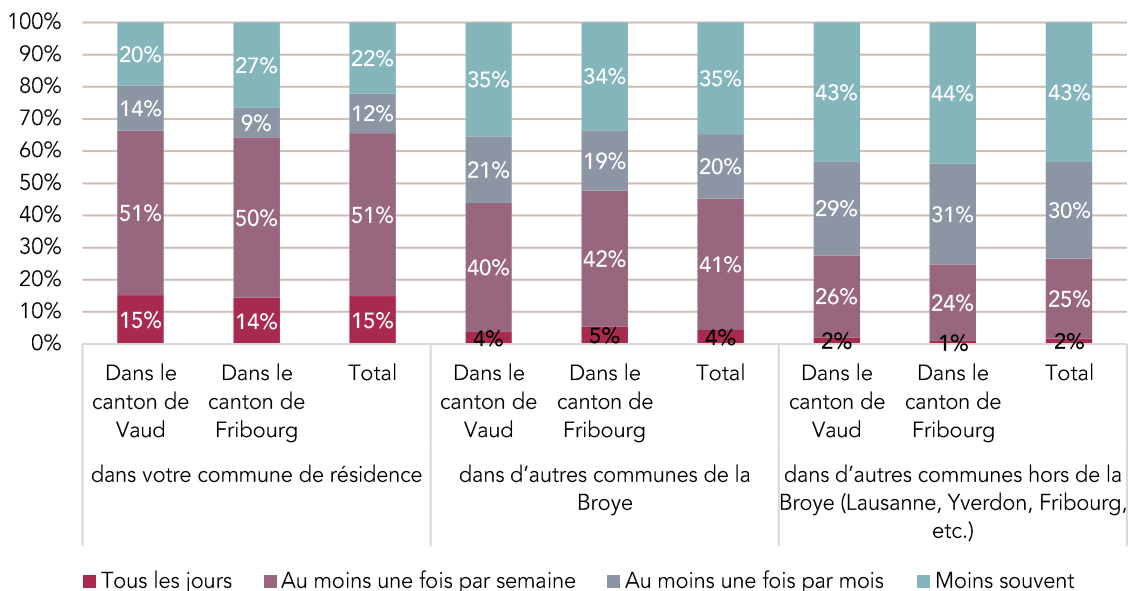
5.1. Des loisirs qui emmènent régulièrement les habitants en dehors de la Broye

Les habitants de la Broye pratiquent leurs loisirs en premier lieu dans leur commune, même s'ils se déplacent régulièrement dans les communes voisines voir en dehors de la Broye. 15% des Broyards font plusieurs fois par semaine des activités de loisirs dans leur commune de résidence et la majeure partie en fait au moins une fois par semaine. Seul un tiers des habitants font des loisirs moins souvent dans leur commune de résidence. Les différences sont limitées entre les types de territoires.

Environ 45% des habitants de la région font des loisirs au moins une fois par semaine dans d'autres communes de la Broye, soulignant des déplacements fréquents entre les communes. En outre, 35% des habitants de la Broye fréquentent moins d'une fois par mois les communes alentour. Les habitants de Moudon et Payerne ont le moins tendance à se déplacer vers les autres communes de la Broye (31%), suivi des habitants d'Estavayer (43%). En raison d'une offre moins diversifiée en matière, les habitants des zones moins urbaines de la Broye ont davantage besoin de se déplacer pour leurs loisirs : 51% des habitants se rendent d'autres communes broyardes au moins une fois par semaine.

Quant aux déplacements pour les loisirs vers d'autres communes, hors de la Broye, ils sont moins fréquents. Néanmoins, un peu plus d'un quart des habitants de la Broye font des loisirs hors de la Broye au moins une fois par semaine, soulignant les relations fortes que les habitants de la région entretiennent avec les régions voisines, et ce pas uniquement pour le travail.

Figure 27: Localisation des pratiques de loisirs

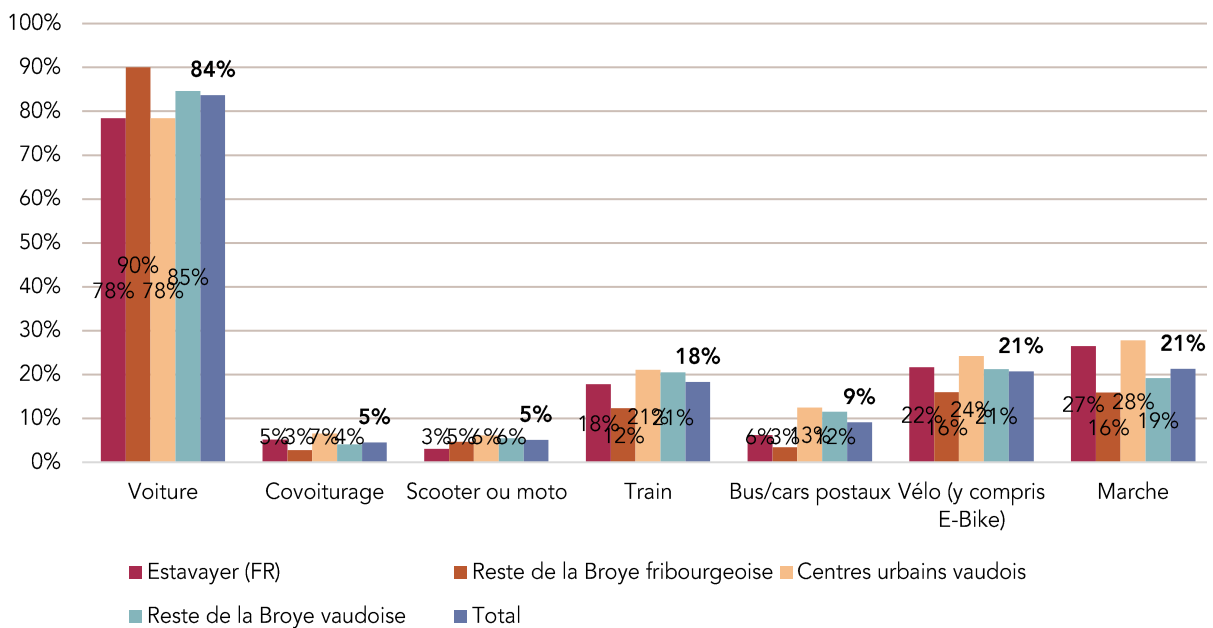


C'est très largement la voiture qui est la plus utilisée pour les déplacements pour les loisirs (84% des habitants de la Broye), davantage encore que pour le travail (74%). En effet, les transports publics restent moins attrayants pour les déplacements pour les loisirs, avec des fréquences notamment plus faibles le week-end ou le soir, ainsi qu'en raison de lieux de loisirs, notamment pour les loisirs outdoor, généralement moins bien desservis (que les lieux de travail). En effet, seuls 18% des habitants de la Broye déclarent utiliser le train et 9% les bus ou cars postaux pour leurs loisirs,

soit moins que pour le travail. En revanche, le **vélo et la marche sont quant à eux utilisés par 21% des habitants de la région** pour les déplacements pour les loisirs, soit davantage que pour le travail.

Logiquement, on observe des différences entre les territoires plus ou moins urbanisés : on utilise moins la voiture dans les centres urbains de Moudon, Payerne ou Estavayer et davantage les modes doux que dans le reste de la Broye pour leurs loisirs. Concernant les TP, leur utilisation est plus faible dans la Broye fribourgeoise.

Figure 28 : Modes de transport utilisé pour les loisirs



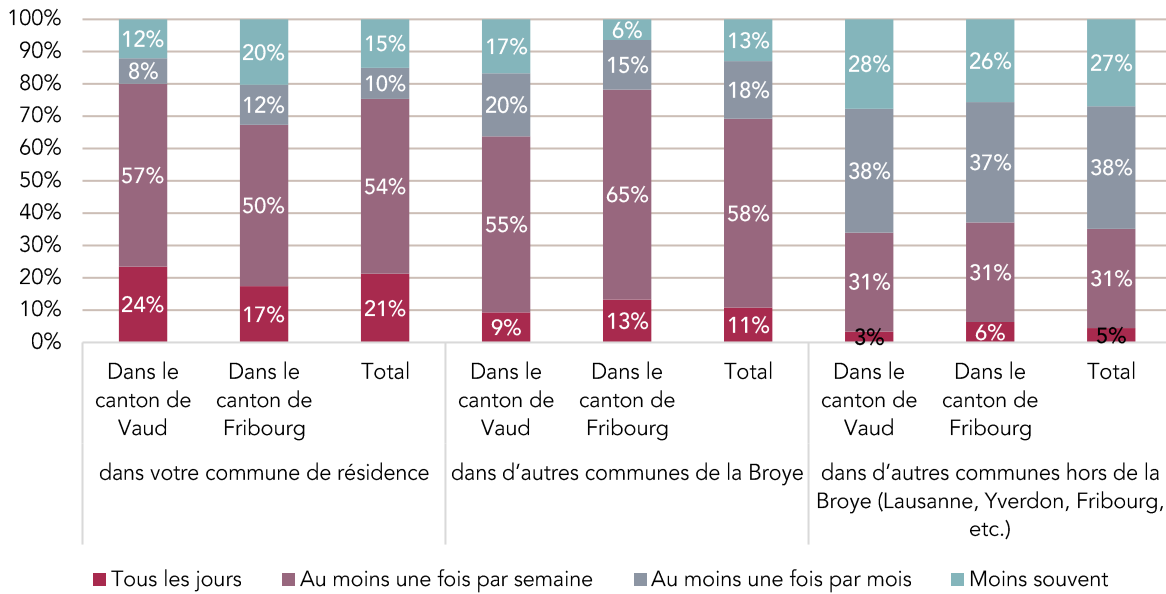
5.2. La voiture, le mode de déplacement principal pour les achats

Environ 75% des habitants de la région fréquentent leur commune de résidence au moins une fois par semaine pour leurs achats ou pour divers services (banques, médecins, poste, etc.). Logiquement les habitants des centres utilisent plus souvent les commerces et les services locaux, car l'offre y est plus développée : 87% des habitants des centres fréquentent leur commune au moins une fois par semaine contre 68% des habitants des communes moins urbaines. 15% à l'autre bout de l'échelle fréquentent leur commune de résidence moins d'une fois par mois : cette part est de 20% dans les communes rurales de la Broye contre 7% dans les communes urbaines.

Environ 69% des habitants de la région se rendent fréquemment dans des communes voisines pour les achats ou les services – bien davantage dans les communes rurales (79% au moins une fois par semaine) que dans les communes urbaines (50%). Cette part est encore plus faible dans les centres de Moudon et Payerne (42%) ; à Estavayer près de 70% des habitants se rendent au moins une fois par semaine dans une commune voisine pour faire leurs courses.

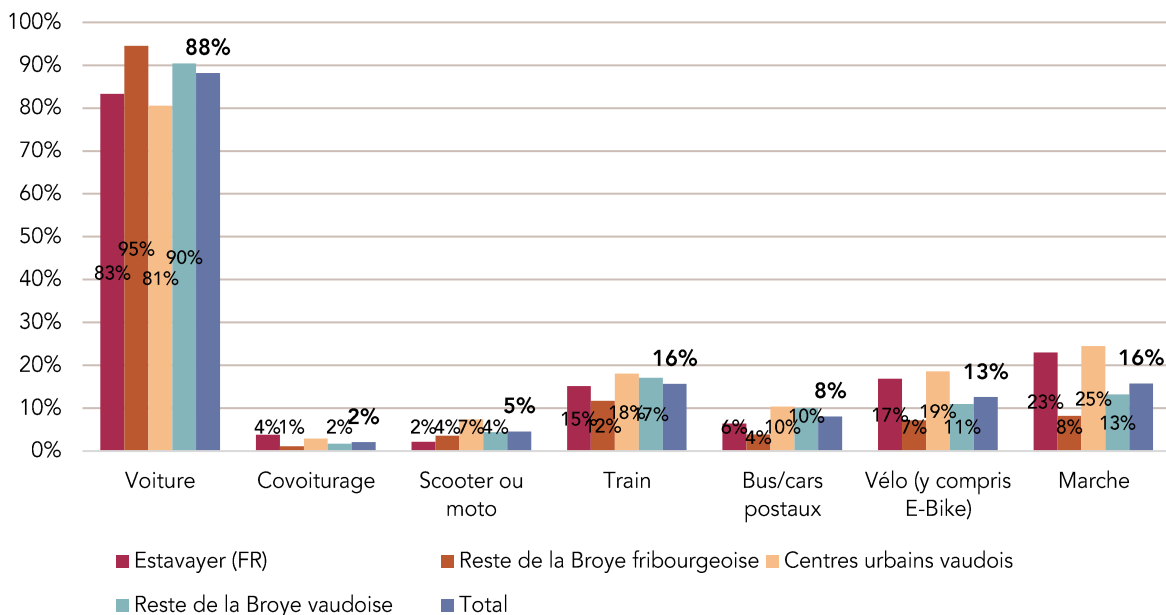
Un peu plus d'un tiers des habitants de la Broye se rendent fréquemment (au moins une fois par semaine) dans une commune située hors de la Broye pour leurs achats. Au contraire, environ 27% des Broyards ne se rendent que très occasionnellement hors de la Broye pour leurs achats – cette part atteint les 31% parmi les habitants de Moudon/Payerne où l'offre locale est supérieure. **Comme pour les loisirs et le travail, les Broyards entretiennent de forts liens avec les régions voisines.**

Figure 29: Localisation des pratiques d'achats (y compris services, tels que banques, médecins, etc.)



La voiture est de loin le mode principal utilisé pour les achats (88% - jusqu'à 95% dans les communes plus rurales de la Broye fribourgeoise). À Moudon, Payerne ou Estavayer, la voiture est un peu moins utilisée au profit principalement de la marche ou du vélo. Dans l'ensemble de la Broye, 13% des habitants utilisent le vélo et 16% la marche (un peu moins que pour les loisirs) pour aller faire leurs courses. En effet, la voiture reste particulièrement pratique pour les courses mensuelles ou hebdomadaires, de même que pour se rendre dans les communes environnantes ce que montrent bien ces chiffres. Cependant, les évolutions des pratiques – soit une fréquence d'achats plus élevée, mais en moins grande quantité – ou les possibilités de livraison au domicile pourraient rendre la voiture moins indispensable pour les Broyards.

Figure 30: Modes de transport utilisés pour les achats

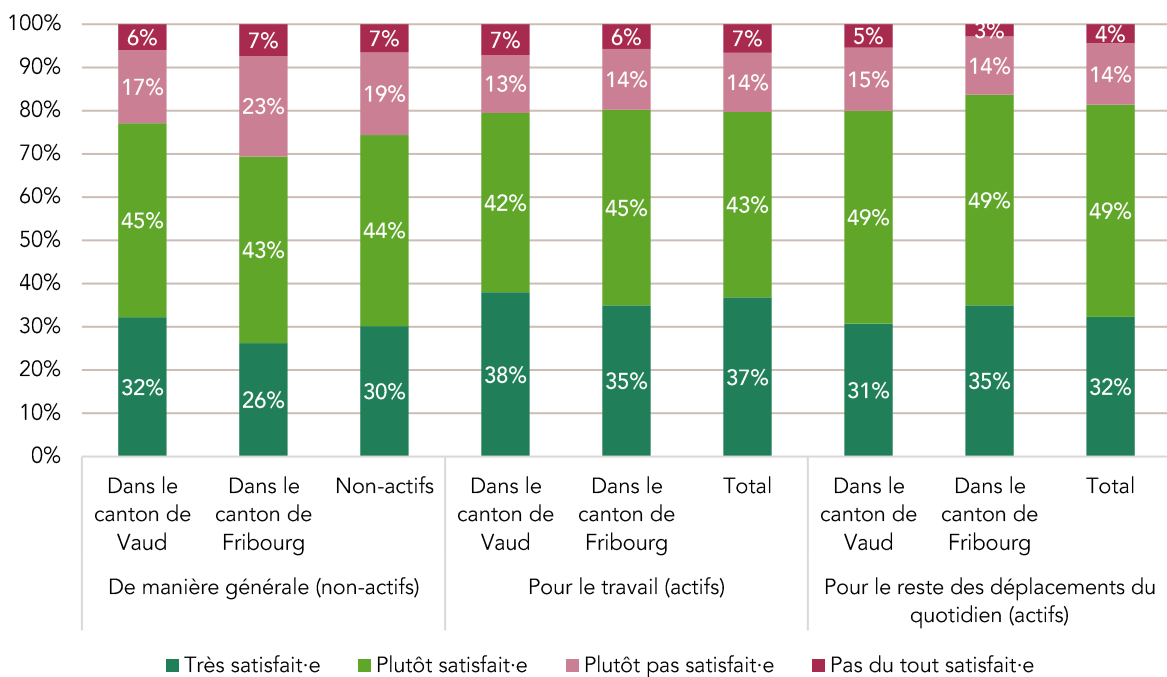


6. Les habitants de la Broye sont-ils prêts à évoluer vers une mobilité plus durable ?

D'une manière générale, les habitants de la Broye sont satisfaits de leur mobilité au quotidien, bien qu'elle soit actuellement basée sur une forte utilisation de la voiture et donc d'une mobilité peu durable : entre 75% et 80% des individus sont satisfaits. Les différences sont faibles entre les actifs et les non-actifs d'une part, mais aussi entre les déplacements pour le travail et le reste des déplacements du quotidien chez les actifs. Ces résultats ne doivent pas cacher les nombreux points d'amélioration soulevés par les habitants de la Broye, notamment en matière d'offres et d'infrastructures pour les transports publics et la mobilité douce.

Parmi les non-actifs, 74% se déclarent satisfaits de la manière avec laquelle ils se déplacent au quotidien : la satisfaction est un peu plus forte dans la Broye vaudoise que fribourgeoise. Concernant les actifs (et les étudiants), la satisfaction est encore plus élevée pour les déplacements domicile-travail (80%) et pour le reste des déplacements (81%). Comme le montre le graphique ci-dessous, les différences sont plutôt limitées entre les territoires de résidence.

Figure 31 : Satisfaction dans les déplacements du quotidien



Il faut reconnaître que la satisfaction élevée des pratiques de mobilité actuelles pourrait représenter un frein dans l'optique de report modal. Cependant, il apparaît que plus de 81% des habitants de la Broye sont prêts à faire évoluer leur manière de se déplacer (jusqu'à 86% à Moudon et Payerne). Les sections suivantes cherchent à savoir quels types de changements les Broyards sont-ils prêts à envisager.

6.1. Pour plus de durabilité, les habitants de la Broye sont prêts à changer de modes de transport, et aussi dans une moindre mesure à se déplacer moins ou ailleurs

Dans leur grande majorité, les habitants de la Broye se déclarent être disposés à faire évoluer leurs pratiques de mobilité vers des mobilités plus durables. Pour analyser les directions que peuvent prendre ces évolutions, il est utile de s'inspirer de la classification proposée par l'ONU. Celle-ci identifie **trois leviers (avoid – shift – improve)** pour réduire les émissions de CO² liées à la mobilité.

Tableau 1 : Classification de l'ONU des leviers d'actions pour une mobilité plus durable

AVOID
LE PREMIER LEVIER CONSISTE À ÉVITER (« AVOID ») CERTAINS DÉPLACEMENTS
Ex. Favoriser le télétravail, favoriser les déplacements de courtes distances (loisirs, achats, etc.)
SHIFT
LORSQUE CEUX-CI NE PEUVENT PAS ÊTRE ÉVITÉS, IL S'AGIT DE FAIRE EN SORTE QU'ILS SOIENT REPORTÉS (« SHIFT ») VERS DES MODES PEU IMPACTANT COMME LES MODES ACTIFS OU LES TRANSPORTS PUBLICS
Ex. Favoriser le report de l'automobile vers les transports publics ou la mobilité douce, diminuer le recours à l'avion (au profit du train notamment)
IMPROVE
LA TROISIÈME OPTION (À ACTIVER LORSQUE LES DEUX PREMIÈRES NE PEUVENT PAS ÊTRE MISES EN PLACE) CONSISTE À AMÉLIORER (« IMPROVE ») LES PERFORMANCES ÉCOLOGIQUES DU MODE DE TRANSPORT
Ex. Favoriser l'abandon des moteurs thermiques vers d'autres alternatives moins polluantes pour les voitures, mais aussi les bus, camions, etc., augmenter les performances énergétiques des modes.

Dans la Broye, les habitants sont également prêts à faire des efforts en entreprenant des actions répondant de l'un ou de plusieurs de ces trois registres. Cependant, il est aussi nécessaire de rappeler que de nombreux Broyards ne sont pas prêts à faire de tels changements soit de manière générale, soit car ils estiment qu'ils sont à l'heure actuelle complètement inenvisageables tant l'offre alternative est insuffisante. Le tableau et les figures suivantes montrent ce que les Broyards sont prêts à envisager en la matière.

Figure 32: Changements envisagés en matière de mobilité

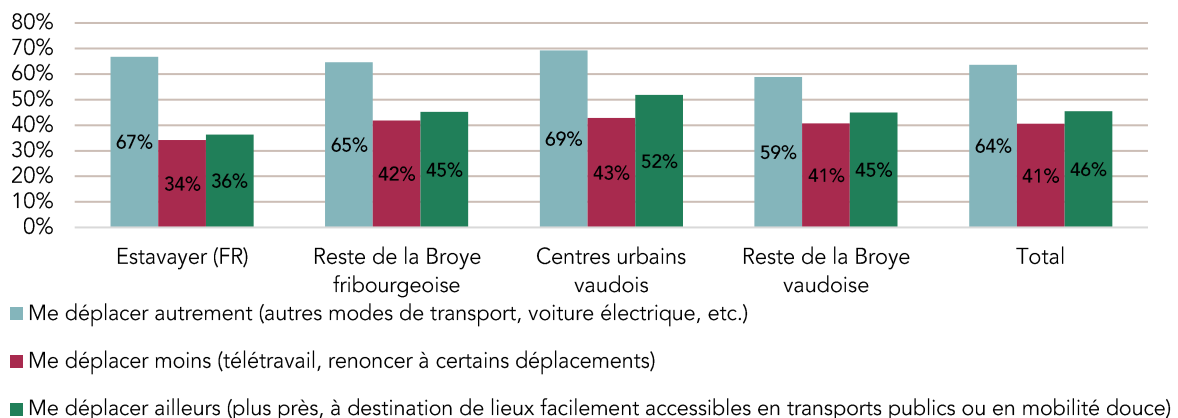


Tableau 2 : Actions envisagées par les habitants de la Broye pour rendre leur mobilité plus durable

AVOID
<p>Un peu moins de la moitié des Broyards sont ouverts à des changements du type « avoid » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en évitant des déplacements (46%) par exemple en faisant du télétravail ou en renonçant à se déplacer à certaines occasions. • en se déplaçant « ailleurs » (41%), c'est-à-dire en choisissant des destinations plus proches pour éviter de longs déplacements, soit en choisissant des destinations accessibles en modes doux ou en transports publics.
SHIFT
<p>La plus grande partie (60.5%) des Broyards sont plutôt prêts à « changer (shift) » de mode</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se déplacer davantage en transports publics est l'option la plus envisageable (49%) : cette part est un peu plus élevée dans les centres urbains de la Broye. • La deuxième option la plus envisagée est la combinaison de la voiture avec les transports publics (46%) – comme mentionné auparavant, il semble y avoir un certain potentiel pour ce type de pratiques. • La marche (en combinaison ou non avec d'autres modes) est mentionnée par 43% des Broyards – sensiblement plus dans les centres urbains qu'ailleurs. • Le vélo ou le vélo électrique sont aussi envisagés par environ 40% des Broyards – 46% parmi les habitants d'Estavayer.
IMPROVE
<p>43% sont prêts à « améliorer (improve) » leur manière de se déplacer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le covoiturage – qui peine encore de manière générale à convaincre les Suisses pour les déplacements domicile-travail – pourrait être envisagé par 24% des Broyards. • S'équiper avec une voiture électrique – une mesure du type qui ne demande que peu de changements fondamentaux dans la manière de se déplacer – ne recueille que 35% d'avis positifs.

Figure 33 Modes envisagés pour une mobilité plus durable

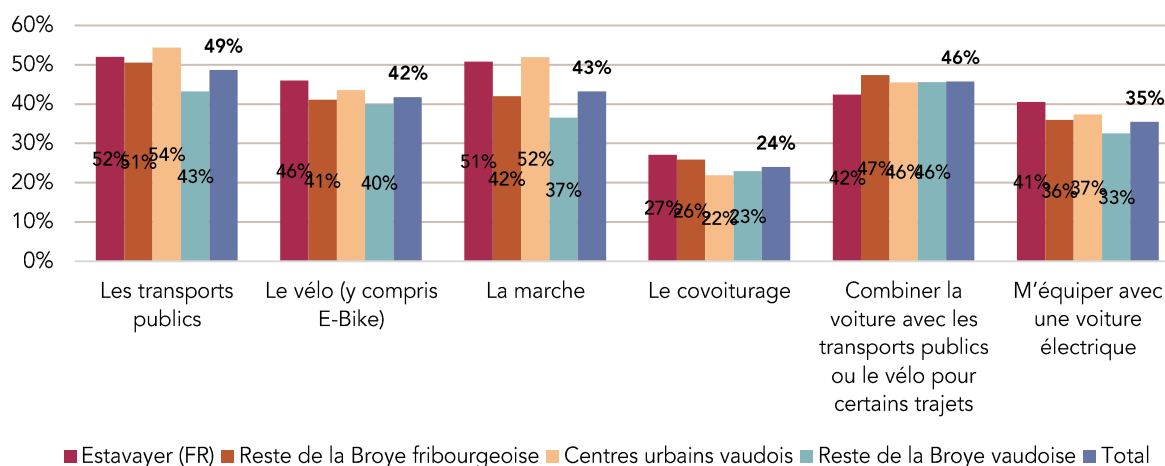
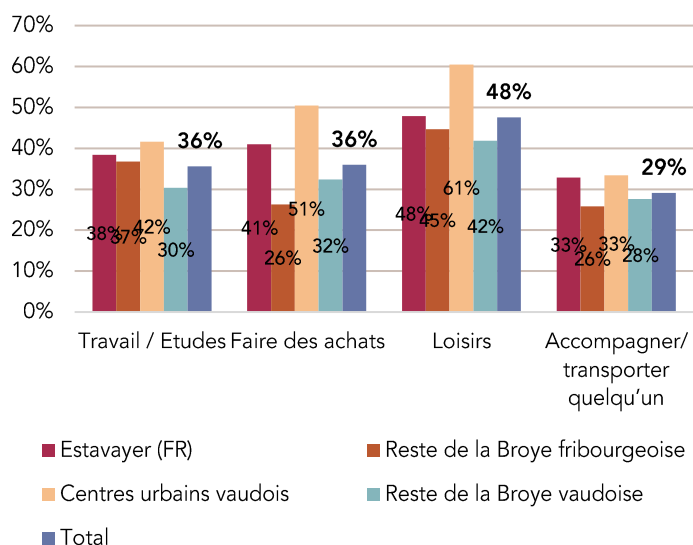


Figure 34: Déplacements en voiture avec report modal envisageable (% des personnes concernées)



En complément de l'ouverture exprimée par les habitants de la région vers d'autres modes de transports, nous avons également cherché à savoir **quels déplacements pourraient être concernés par un report modal de la voiture vers d'autres modes**. Ainsi, **parmi les individus qui se rendent au travail (ou sur leur lieu de formation) en voiture, un peu plus d'un tiers (36%) considèrent comme envisageable (ou très envisageable) le fait de moins utiliser leur voiture**. À Moudon et Payerne, cette part atteint même les 42% - soulignant qu'une part

importante des actifs automobilistes sont prêts à faire des efforts. En revanche, dans la Broye vaudoise – où les alternatives comme le TP (sans combinaison) ou les modes doux sont moins compétitifs -, seuls 30% considèrent un tel changement comme envisageable.

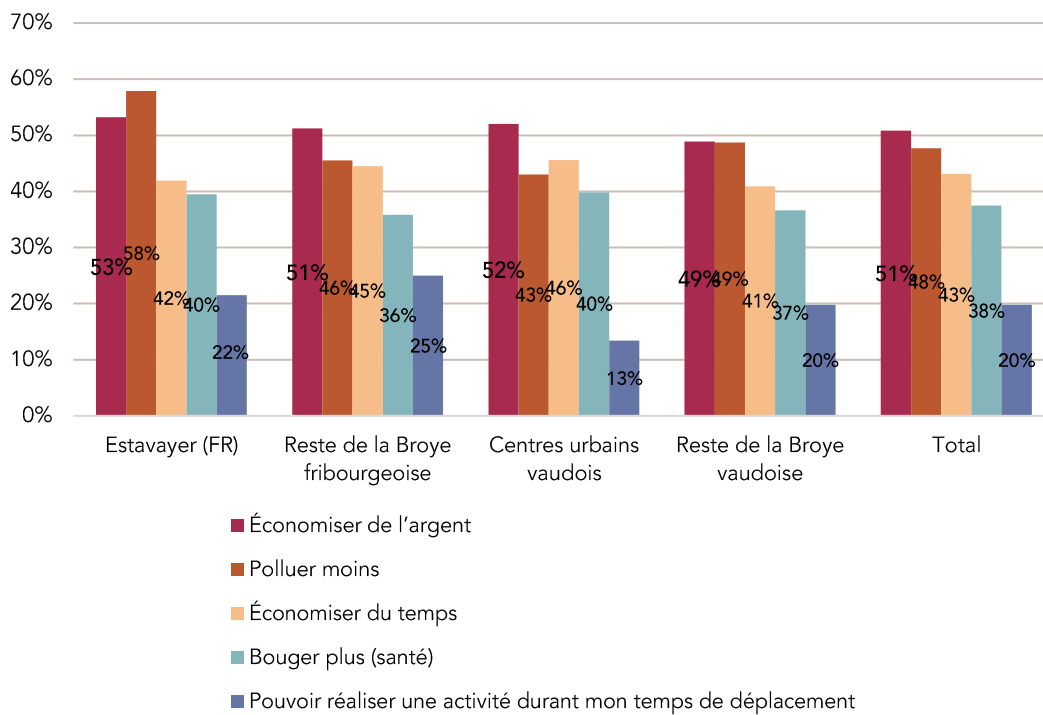
Une part similaire des Broyards qui font leurs achats en voiture (36%) seraient prêts à les faire autrement qu'en voiture, avec là de plus fortes différences entre territoires. À Moudon et Payerne, plus de la moitié des habitants seraient prêts à le faire, à Estavayer 41%, moins dans le reste de la Broye. **Concernant les loisirs, près de 50% des Broyards – qui utilisent la voiture pour leurs loisirs – considèrent comme envisageable de se déplacer autrement**, jusqu'à 61% des habitants de Payerne et Moudon. Finalement, **le transport ou l'accompagnement de personnes – par exemple, les enfants à la crèche ou à l'école, ou des personnes âgées – apparaît moins facilement transposable de la voiture vers d'autres modes** : « seuls » 29% des individus qui font de tels déplacements en voiture pourraient envisager de le faire autrement.

Les résultats précédents sur les modes de transport envisagés comme alternatives et sur les déplacements qui pourraient être réalisés autrement qu'en voiture montrent qu'il existe un potentiel non-négligeable de personnes ouvertes à des changements concernant leur mobilité quotidienne. Ces changements ne s'opérant pas nécessairement d'eux-mêmes, il s'agit de les susciter et de les accompagner. À ce titre, les enquêtés ont été questionnés sur les types d'arguments (coût, temps, santé, durabilité, optimisation du temps de trajet) qu'ils considèrent comme les plus efficaces.

Les habitants de la Broye apparaissent particulièrement attentifs aux arguments économiques : 51% d'entre eux estiment que ce registre argumentaire est particulièrement efficace. Mis à part à Estavayer où l'impact environnemental est plus mis en avant, il s'agit de l'argument le plus mis en avant dans l'ensemble des territoires d'analyse. Les arguments relatifs aux économies d'argent touchent davantage les jeunes et la volonté d'économiser décroît avec l'âge ; il en est de même pour les économies de temps. Ainsi, les arguments relatifs à la fonctionnalité des modes touchent particulièrement les jeunes. À noter que les actifs qui utilisent la voiture sont également plus réceptifs aux argumentaires relatifs aux économies monétaires.

Ensuite, c'est **la question environnementale qui pourrait le plus contribuer à un changement parmi les habitants de la Broye**. De manière intéressante, on ne constate pas de différences en fonction de l'âge : tous se sentent concernés dans les mêmes proportions par cette question. En revanche, les femmes se disent, plus que les hommes, touchées par ce type d'argument. **L'économie de temps est considérée comme importante par environ 43% de la population et les effets bénéfiques (d'une mobilité active) sur la santé sont plébiscités par 38% de la population.**

Figure 35 : Registre d'arguments les plus efficaces pour motiver un changement de comportement vers une mobilité plus durable



7. Comment activer le changement potentiel des pratiques de mobilités des habitants de la Broye ?

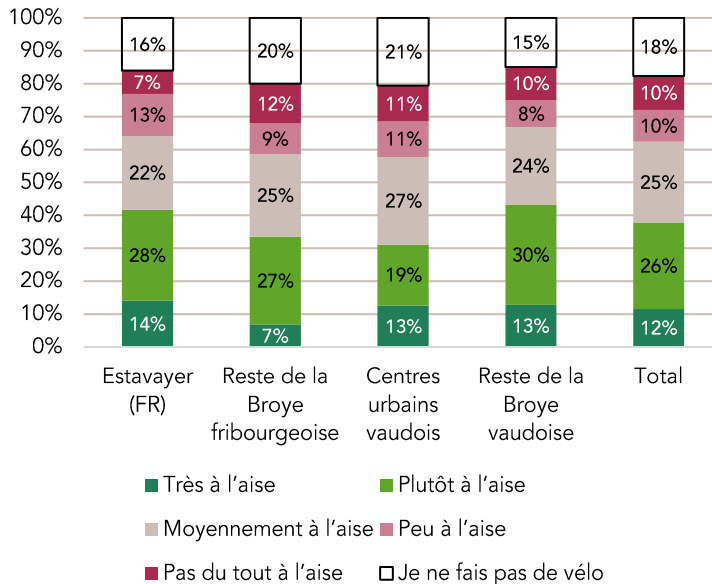
Cette dernière section vise à faire le point sur les freins existants et les mesures à mettre en place pour favoriser le passage vers les modes doux, vers les TP, mais aussi de discuter les mesures – moins populaires – à mettre en place pour limiter l’usage de la voiture. En effet, **le report modal se fait souvent en combinant des mesures incitatives (pour les TP, les modes doux, etc.) et des mesures coercitives pour limiter la compétitivité de la voiture.**

7.1. Des infrastructures à améliorer pour favoriser les modes doux

Avant d’analyser les points d’amélioration à apporter pour favoriser l’utilisation du vélo et de la marche, nous avons cherché à mieux connaître les capacités des habitants de la région à circuler à vélo et leur évaluation du réseau cyclable dans la région.

Environ 18% des habitants de la région ne font pas de vélo et ne peuvent donc pas se prononcer sur leurs compétences et environ 20% supplémentaires déclarent être peu à l’aise à vélo (sur les pistes cyclables, dans le trafic, dans des giratoires, etc.). **Ainsi entre 33% des habitants dans la Broye vaudoise – hors Payerne/Moudon - et 42% dans les centres urbains vaudois sont à l’heure actuelle peu à l’aise quand ils circulent à vélo ou ne font pas de vélo.** Cela veut aussi dire que la majorité des habitants de la région (62%) peuvent faire du vélo dans des conditions acceptables et **38% des Broyards se déclarent à l’aise, voire très à l’aise.**

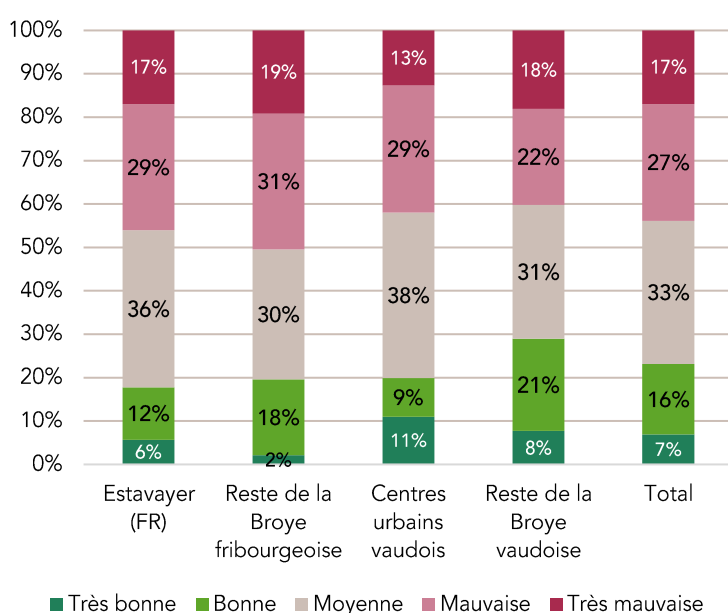
Figure 36: Aisance à vélo



La part des personnes moyennement à l’aise ou à l’aise représente plus de la moitié de la population : il s’agit d’individus pour qui une amélioration de l’infrastructure cyclable pourrait avoir un effet important et les encourager à utiliser davantage le vélo. En effet, à l’heure actuelle l’infrastructure cyclable est jugée plutôt négativement : il y a davantage d’habitants de la Broye qui la trouvent mauvaise (ou très mauvaise) (44%) que bonne (voire très bonne) (seulement 23%).

« Je veux privilégier le vélo, mais le trafic de Payerne est si dense et les infrastructures pour vélos manquantes que je ne me sens pas en sécurité »

Figure 37: Évaluation du réseau cyclable



C'est dans la Broye vaudoise, là où il y a le plus d'individus qui se sentent à l'aise, que l'infrastructure est jugée la meilleure. Pour autant, le vélo n'y est pas plus utilisé – pour les trajets du quotidien du moins – qu'ailleurs. **C'est dans la Broye fribourgeoise (hors Estavayer) que l'infrastructure est jugée la plus mauvaise : 50% des individus sont de cet avis.**

Le manque de voies séparées du trafic, notamment sur les tronçons interurbains (où la vitesse est élevée), est relevé à maintes reprises comme un

frein majeur à la pratique du vélo. Ainsi, comme le montrent les paragraphes suivants, **il y a un fort enjeu à améliorer l'infrastructure cyclable dans la région.**

« La Broye est très propice au vélo (à plat et encore de la place pour créer des pistes cyclables), mais la voiture y est la reine. Dans la Broye, il est difficile de pratiquer du cyclisme en sécurité sur les grands axes [...] On se fait régulièrement dépasser dangereusement. »

Les habitants de la région ont été invités à se prononcer sur une série de mesure ou de points d'amélioration pour favoriser la mobilité douce dans la région : près de 9 habitants sur 10 estiment qu'au moins l'une des mesures proposées est utile.

C'est très clairement **l'amélioration des liaisons cyclables qui semble la plus importante aux yeux des habitants de la région.** Comme mentionné ci-dessus, peu d'habitants trouvent que l'infrastructure est bonne dans la région. **Le second point mentionné par le plus d'habitants concerne également les infrastructures, cette fois-ci piétonnes, telles que les trottoirs ou les cheminements sécurisés. Ces deux éléments suggèrent un certain retard en matière d'aménagements pour favoriser la mobilité douce dans la région.** Un enquêté souligne notamment le potentiel des chemins agricoles – qui semblent actuellement trop utilisés par les voitures – pour compléter le réseau cyclable. Un autre relève que les itinéraires sont pensés principalement pour le tourisme et pas nécessairement pour les déplacements professionnels.

« Il est urgent de développer un réseau plus sécurisé et plus rapide pour les piétons désireux d'effectuer leurs déplacements de village en village sans impacter l'environnement et préserver leur santé. Certains parcours, notamment Domdidier-Avenches sont dangereux : faire un trottoir le long de la route cantonale ou une piste cyclable serait plus que judicieux. »

« Mettre tous les chemins agricoles à 30km, interdits aux voitures et réservés à la mobilité douce et aux tracteurs, en complétant le réseau par des itinéraires sécurisés. »

La question des infrastructures revient également en matière de stationnement. En effet, avec le développement des vélos électriques, la question des vols et déprédations est devenue encore plus importante pour les utilisateurs. Les gares de Payerne et Estavayer sont mentionnées par les enquêtés comme étant à risque. L'inadéquation des infrastructures pour les vélos avec remorques (ou

vélos-cargos) est aussi mentionnée : en effet, l'utilisation du vélo de manière utilitaire (mais pas uniquement) s'accompagne de nouvelles formes de cycles permettant de transporter matériel et enfants – développement qu'il est nécessaire d'accompagner⁷. **Sur le plan quantitatif**, 27% des enquêtés indiquent qu'une amélioration du stationnement vélo est nécessaire, qu'il s'agisse des lieux de travail, dans les gares (ou arrêts de transports publics) dans l'idée du P+R, ou encore dans les commerces et lieux de loisirs.

« Il y a beaucoup de vols de vélos à Payerne ce qui n'encourage pas le parcage de vélos. De plus, il y a tellement de voitures qu'on ne sait pas où se parquer lorsqu'on a une remorque pour enfant. »

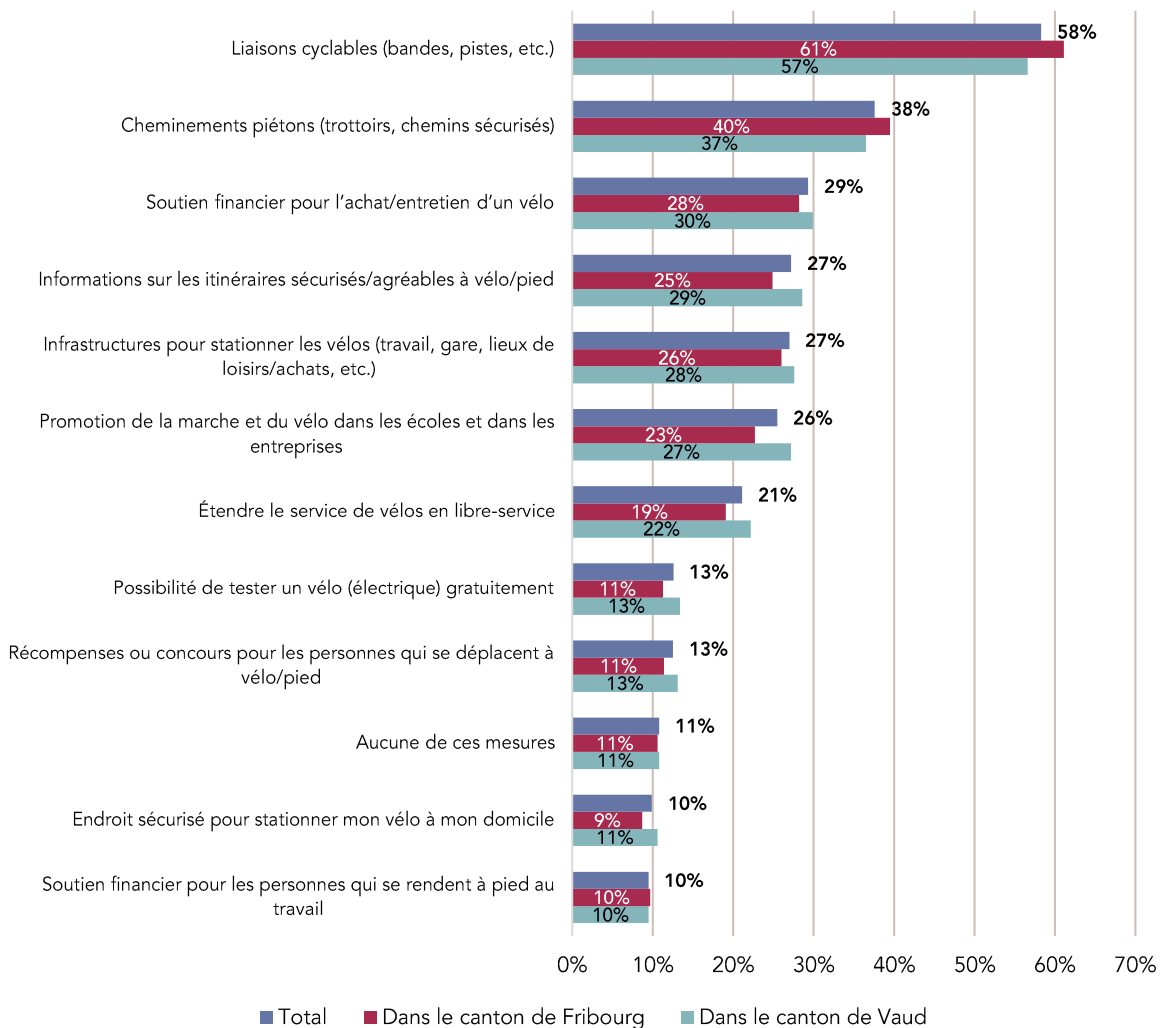
« J'ai toujours peur de me faire voler/détériorer mon vélo électrique, notamment dans les gares. La gare d'Estavayer était connue pour cela, je n'ai jamais osé le laisser là-bas. »

En revanche, **la question du stationnement vélo au domicile semble poser moins de problèmes** : seuls 10% des habitants estiment qu'il s'agit d'un point à améliorer en priorité. En lien avec la connaissance du réseau, **un peu plus d'un quart des habitants souhaiteraient avoir plus d'informations sur les itinéraires sécurisés (ou agréables) pour circuler à vélo ou à pied**. Un enquêté souhaiterait à ce titre avoir plus de panneaux qui indiquent les routes cyclables.

Un soutien financier pour l'achat ou l'entretien d'un vélo convainc environ 30% des enquêtés. Il faut savoir que certains vélos électriques – de bonne qualité – coûtent autour des CHF 4000.- (voire davantage), encore plus pour les vélos-cargos ou long-tails qui permettent de transporter jusqu'à deux enfants. De même, l'entretien, en particulier les vélos électriques, peut s'élever à plusieurs centaines de francs chaque année.

⁷ À ce sujet, un enquêté mentionne que les aménagements cyclistes ne sont pas toujours adaptés à ces nouvelles formes de vélos ; en l'occurrence, il relève la présence de barrières pour empêcher le trafic automobile qui sont très contraignantes pour les vélos avec remorque (entre Payerne et Corcelles-Près-Payerne).

Figure 38 : Points d'amélioration à apporter pour améliorer la pratique cyclable dans la Broye



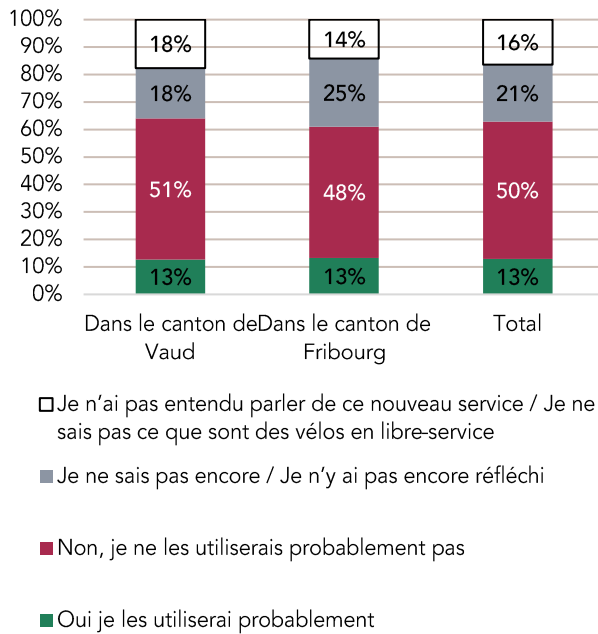
La question de la promotion de la mobilité douce (vélo et marche) dans les entreprises ou dans les écoles est considérée comme particulièrement nécessaire par un quart des enquêtés environ : comme nous l’avons montré plus haut, de nombreux déplacements domicile-travail de courtes distances – c’est-à-dire « facilement » réalisable à vélo (voire à pied) pour les plus courts – sont effectués en voiture. Un enquêté mentionne l’idée d’offrir des cours de vélo pour les enfants ; divers programmes existent à ce titre pour favoriser le vélo chez les enfants⁸.

Les autres mesures de type communicationnelle ou promotionnelle – mettre en place des récompenses pour les personnes se déplaçant à pied ou vélo, tester un vélo électrique gratuitement ou encore un soutien financier pour les personnes qui se rendent à pied ou vélo ne sont pas considérés comme des priorités à l’heure actuelle par les Broyards. Pourtant ces initiatives, telles que mettre à disposition un vélo électrique pendant 1 (ou plusieurs) mois à disposition ou encore offrir un forfait mobilité durable pour tous les employés qui n’utilisent pas la voiture, qu’ils viennent en transports publics, à pied ou à vélo, sont mises en place dans divers contextes suisses et apparaissent comme très prometteuses. D’autres suggestions de la part des enquêtés concernent la mise en place de douche/vestiaire sur les lieux de travail, ainsi que la possibilité d’augmenter la déduction fiscale

⁸ Par exemple : <https://www.schule-velo.ch/fr/home.html>

pour la mobilité (en dessus du montant de la voiture). Les contraintes (coût, place, information) liées au transport de vélo dans les trains reviennent également à plusieurs reprises.

Figure 39 : Perspectives d'utilisation du nouveau service en libre-service



Relevons encore que **21% des habitants de la Broye estiment qu'une extension du réseau de vélo en libre-service serait utile pour favoriser la mobilité douce dans la région**. À ce titre, 13% des Broyards enquêtés pensent qu'ils utiliseront ce service. Au contraire, environ la moitié des habitants estiment qu'ils ne les utiliseront probablement pas et 21% ne savent pas encore. Finalement, environ 16% des habitants (jusqu'à 20% à Moudon/Payerne) n'ont pas entendu parler de la mise en place de ce service ou ne savent pas ce que sont des vélos en libre-service⁹. Peu de commentaires concernent déjà ce nouveau service, sauf un, regrettant le prix élevé des déplacements.

Finalement, **plusieurs enquêtés soulignent que pour développer le vélo et la mobilité douce, il est nécessaire de limiter le trafic en ville et développer les zones 20 et 30km/h** (voir aussi section 7.3).

7.2. Un réseau de transports publics jugé mauvais et à améliorer pour susciter un report modal

Comme dans la partie précédente, nous nous penchons tout d'abord sur la connaissance et l'évaluation du réseau de transports publics avant de chercher à mieux connaître les freins qui empêchent une utilisation plus importante de ce mode.

⁹ Relevons que près de 400 personnes participantes à l'enquête ont souhaité recevoir plus d'information et crédit d'utilisation concernant ce nouveau service, soulignant un fort intérêt pour ce nouveau service.

Figure 40 : Connaissance du réseau de transports

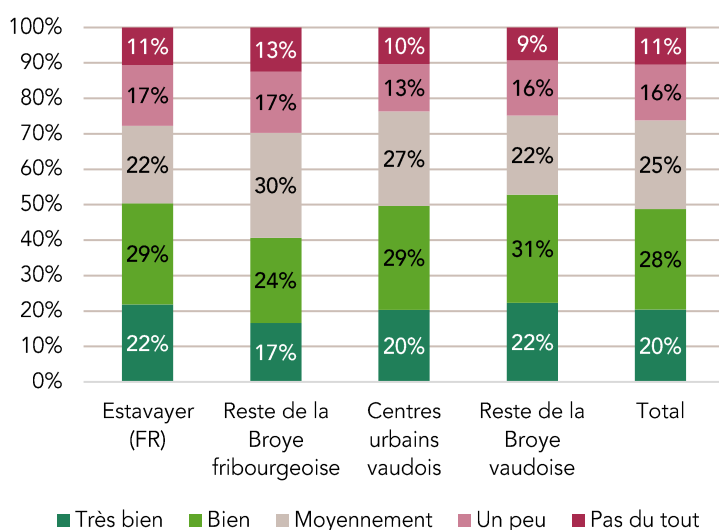
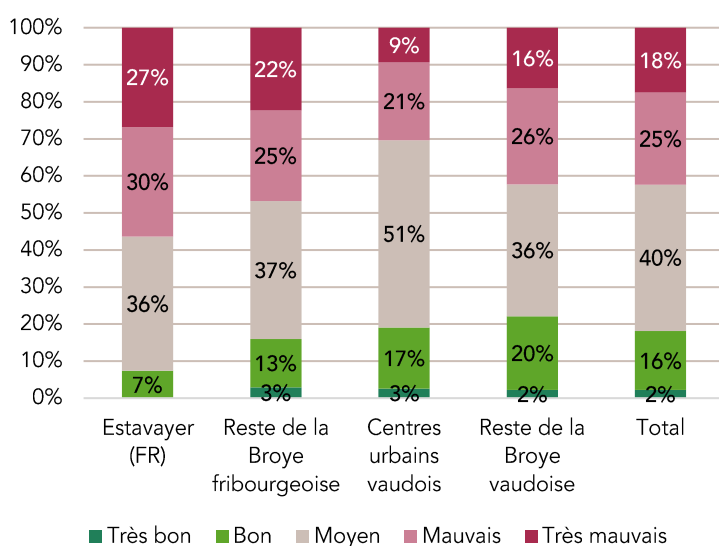


Figure 41 : Évaluation du réseau de transports publics dans la Broye



Près de la moitié des habitants de la Broye estiment bien (ou très bien) connaître le réseau de transports dans la région et environ 27% au contraire ne le connaissent que peu ou pas du tout. Les différences sont assez limitées entre les territoires ; dans la Broye fribourgeoise (hors Estavayer), les enquêtés déclarent moins qu'ailleurs connaître le réseau.

Très peu d'habitants de la région considèrent que le réseau de transports publics est bon dans la région (16%) voire très bon (2%). L'évaluation la plus négative provient de la région d'Estavayer où seuls 7% des habitants estiment que le réseau est bon. Dans les commentaires, les enquêtés mentionnent entre autres les villages de Mur, Seigneux, Lully, Salavaux, Cheiry, Franex, Cheiry, Grandcour, etc. où les connexions sont très mauvaises et empêchent une utilisation moindre de l'automobile.

« Je n'ai que deux possibilités de bus le matin pour aller à mon travail. Le week-end le dernier bus qui m'amène chez moi

part à 17h00. »

« Pas de bus le week-end depuis/vers mon domicile à Lully et très peu de correspondance en journée la semaine. »

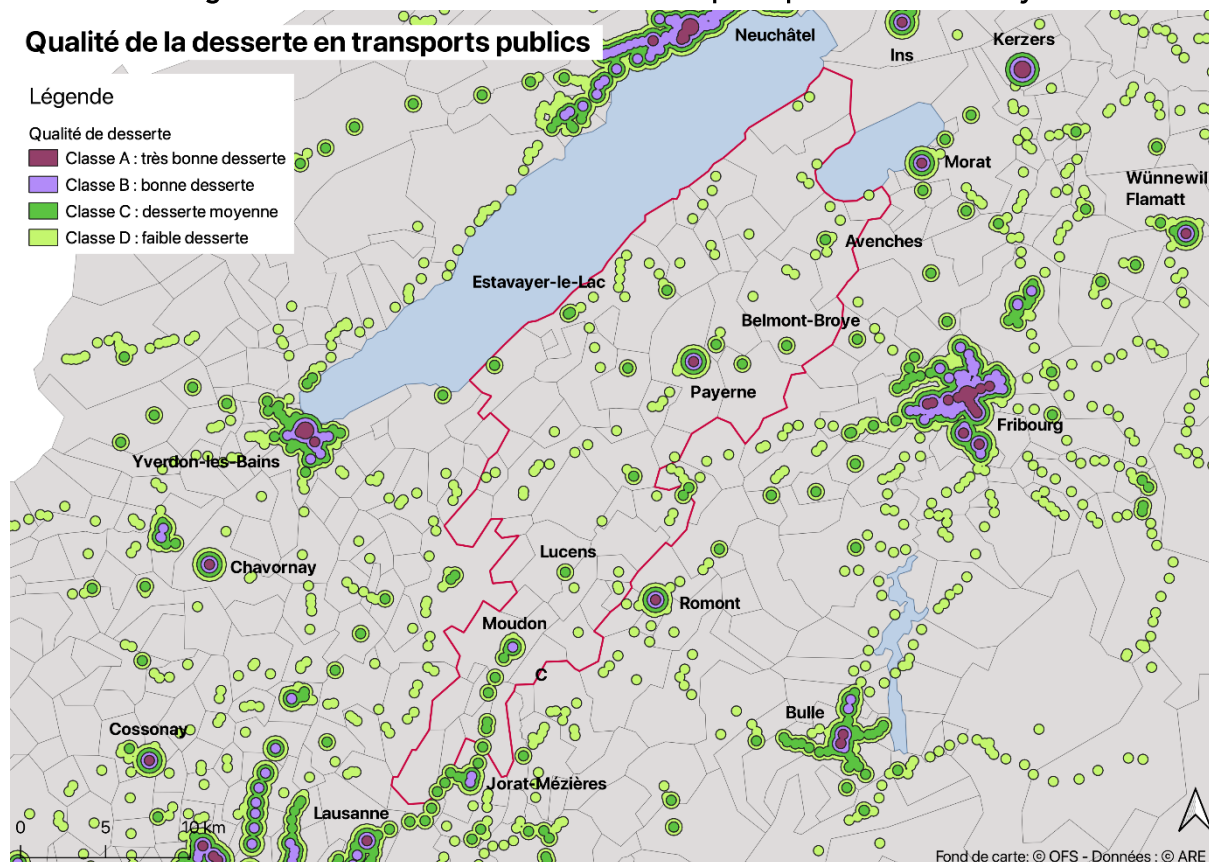
« Commune mal desservie par les transports publics durant la journée. Ce problème oblige les familles à utiliser leurs véhicules pour les trajets professionnels ou scolaires ... »

L'indicateur de la qualité de la desserte en transports publics¹⁰ montre bien que la desserte dans la Broye est plutôt mauvaise. Une seule zone dans la Broye - à Payerne (autour de la gare) - dispose d'une desserte jugée très « bonne ». À Moudon se trouve aussi une zone qualifiée de « bonne ». En revanche, à Estavayer, la zone la mieux desservie est uniquement dans la catégorie « desserte moyenne ». En outre, toute une série de communes de la Broye est desservie uniquement par une desserte « faible », voire par des arrêts offrant moins d'une liaison par heure (« desserte inexistante »)

¹⁰ Indicateur créé par l'Office fédéral du développement territorial, <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/desserte-en-suisse.html>, consulté le 21.08.2023

selon l'ARE). La carte montre que les centres aux alentours de la Broye disposent souvent d'une meilleure desserte, y compris des petits centres comme Kerzers, Romont ou Chavornay.

Figure 42 : Qualité de la desserte en transports publics dans la Broye



Ce manque de desserte observée sur la carte se retrouve dans les freins principaux identifiés par les habitants de la région : les deux tiers des habitants indiquent que l'offre (horaires, etc.) doit être améliorée. En outre, de très nombreux commentaires ont été laissés pour demander une amélioration de l'offre TP et pour souligner que tant que celle-ci n'est pas plus concurrentielle à la voiture, un report modal vers les TP n'est pas envisageable.

« Pour résumer, 4 x plus de temps pour me rendre sur Yverdon ou Payerne en transports publics plutôt qu'en voiture avec un nombre de relations beaucoup trop limité. »

« L'alternative actuelle est de prendre le bus jusqu'à Avenches, ensuite le train jusqu'à Morat, changer de train pour aller à Neuchâtel (1h08 à 1h18 de trajet en transports publics et 2 changements contre 20 minutes en voiture). Pour la direction vers Lausanne, au mieux 1h44 et peut-être 4 changements contre 50 minutes en voiture. »

Les enquêtés qui estiment que le manque d'offre est l'un des freins principaux considèrent que c'est principalement l'offre en journée qui doit être améliorée en premier lieu (52%). Pour les Broyards, il apparaît que l'offre de base doit déjà permettre les déplacements basiques et réguliers (type domicile-travail) avant une amélioration de l'offre en heure creuse, le soir (48%) ou le week-end (46%). Plusieurs enquêtés indiquent notamment que l'offre le matin (tôt) est trop faible pour qu'ils puissent l'utiliser pour se rendre au travail. Certains estiment que les horaires sont surtout pensés pour se rendre sur les lieux de formations et peu pour le reste des usages

« Surtout le matin pour pouvoir se rendre au travail, les gens ne commencent pas tous à 8h30, certain même beaucoup doivent être vers 7h-7h30 et il n'y a pas ce qu'il faut comme transport. »

En termes géographiques, il s'agit davantage des déplacements à l'intérieur de la Broye qui nécessitent une amélioration de l'offre (59%). Plusieurs liaisons interurbaines à améliorer/créer sont évoquées par les enquêtés par ex. Portalban-Payerne ou Gletterens-Estavayer ; plusieurs participants à l'enquête relèvent que les liaisons entre la Broye vaudoise et la Broye fribourgeoise sont particulièrement mauvaises. L'absence de bus urbain à Estavayer est également critiquée : à Payerne, les utilisateurs souhaiteraient voir le réseau être amélioré avec notamment la création de lignes desservant la zone industrielle/commerciale (y.c. la déchetterie) et plus largement les lieux de loisirs.

En outre, **plus de la moitié des individus questionnés (54%) estiment aussi que les liaisons vers l'extérieur de la Broye doivent aussi être améliorées.** Plusieurs souhaits sont formulés par les enquêtés, notamment l'amélioration des lignes vers l'extérieur de la Broye, comme Lausanne (et le terminus du M2 à Epalinges), Yverdon, Fribourg, Neuchâtel ou encore Morat, Kerzers, Romont. De manière plus spécifique, les propositions suivantes sont émises :

« Aux heures de pointe, il faut prolonger la ligne S8 entre Payerne et Morat pour que Domdidier et Avenches aient une cadence à la demi-heure, au moins aux heures de pointe. »

« Il manque un axe rapide sans changement toutes les heures entre Avenches et Neuchâtel (Avenches, Chabrey, Cudrefin, Marin, voir Neuchâtel gare). »

La question de la lenteur – assimilée dans une certaine mesure à l'offre et l'infrastructure - apparaît aussi problématique : 33% des enquêtés mentionnent ce point. Dans les commentaires, **plus que la lenteur ce sont les mauvaises correspondances qui sont mentionnées comme très problématiques**, ce qui a un fort impact sur le temps du trajet.

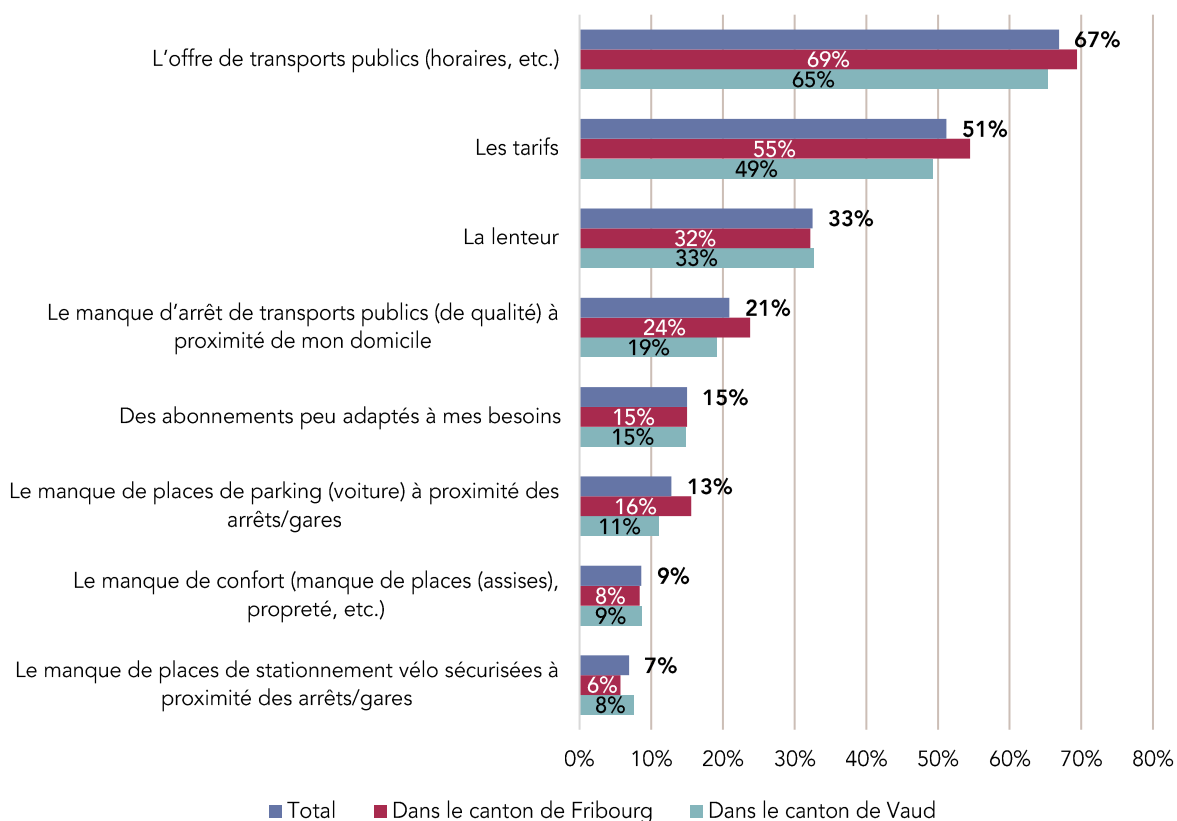
« Les horaires des trains ne correspondent pas avec les horaires des bus. 27 minutes d'attente. »

« Revoir les correspondances avec les gares d'Yverdon et de Fribourg. »

« Correspondance possible qu'aux heures de pointe et trop grande perte de temps. »

Finalement, relevons que « seuls » 21% des enquêtés évoquent le manque d'arrêts à proximité de leur domicile représente un frein important à leur usage des TP. En effet, pour la majorité des Broyards le problème principal concerne avant la quantité de liaisons qu'à la distance pour se rendre aux arrêts, même si quelques communes sont très peu desservies.

Figure 43 : Freins principaux à l'utilisation des transports publics dans la région



Le deuxième point le plus mentionné concerne les tarifs : 51% des Broyards estiment que le coût des transports publics est trop élevé. En effet, plusieurs enquêtés relèvent que les tarifs sont très élevés en regard des prestations jugées mauvaises ; tant la communauté tarifaire vaudoise que fribourgeoise sont mentionnées à ce titre.

« La desserte est inexistante les week-ends sur la ligne 555, manque de desserte en journée. Très mauvaise desserte pour Franex (entre 2 lignes) prix exorbitants (4 zones pour aller au GYB (ligne 552 et 555)). »

En revanche, les abonnements – certes pour ceux qui les connaissent – semblent être adaptés aux besoins des habitants de la région, puisque seuls 15% ont mentionné ce point. Le fait qu'il existe des Flexi-Abo tant dans la communauté tarifaire Frimobil que dans celle de Mobilis peut contribuer à ce résultat.

La question des P+R apparaît secondaire pour les Broyards, puisque « seuls » 21% (davantage dans le canton de Fribourg) estiment que le nombre de places de parking est insuffisant. Un enquêté souhaiterait que les places soient gratuites, du moins pour les individus qui vivraient dans des communes sans gares. Concernant les places de stationnement vélo aux alentours des gares ou arrêts, 7% indiquent qu'il s'agit d'un point important à traiter. Finalement, la question du confort n'est que peu mentionnée – il semble que ce point est largement secondaire parmi les freins à l'utilisation des TP dans la région. Quelques enquêtés mentionnent toutefois le fait les bus ou trains sont bondés lors des déplacements vers les écoles (Cycle d'orientation ou gymnase). D'autres relèvent que les quais de gare ne sont pas adaptés pour eux, notamment à Moudon ou à Estavayer (trop bas).

« Toute première importance : rehausser le quai à la gare CFF. J'ai 72 ans et monter et descendre (=sauter) du train est pénible. Actuellement, je dois rouler à Cugy-gare pour prendre le train avec mon e-bike!! Même problème avec une valise, je

dois prendre le train à Cugy-Gare. Bref, les seniors sont réticents à prendre le train à Estavayer-le-Lac quand ils doivent aller p.ex. chez leur médecin ou à l'hôpital à Payerne-Fribourg ou pour d'autres déplacements. »

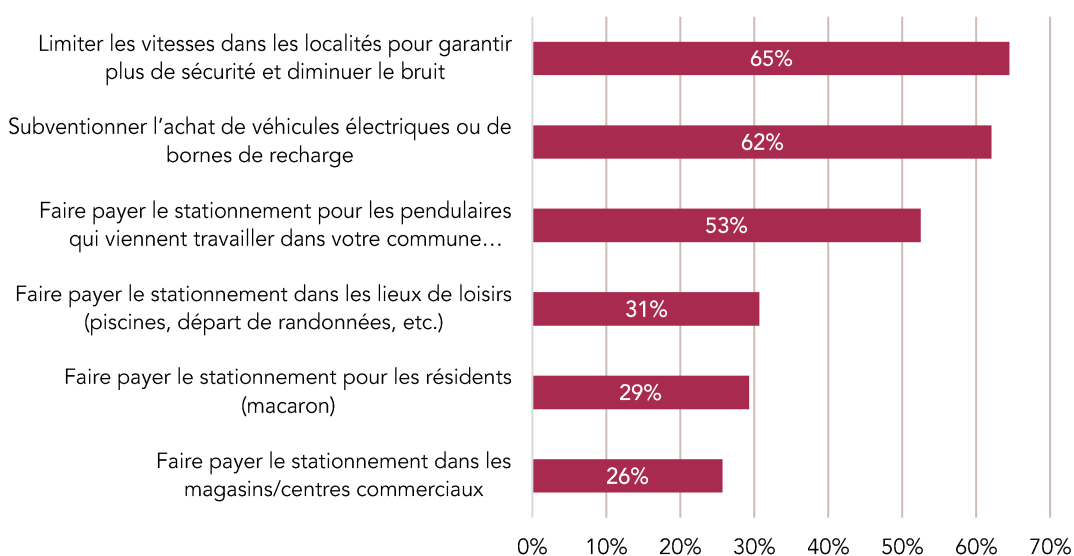
7.3. Une ouverture vers certaines mesures restrictives à la voiture

S'il semble indispensable d'améliorer les infrastructures tant pour les transports publics et la mobilité douce pour favoriser un report modal, celui-ci sera efficace (ou rentable au vu des investissements importants à consentir) seulement s'il est accompagné de mesures restrictives à l'utilisation de la voiture. En effet, nous l'avons vu dans la section relative au stationnement (4.7), **une partie importante des actifs peuvent encore trop facilement (et gratuitement) se garer sur leur lieu de travail.** Ces mesures, très utiles d'un point de vue de la mobilité, sont parfois mal acceptées dans la population. C'est pourquoi nous questionnons l'acceptabilité de différentes mesures concernant également l'automobile – mesures plus ou moins restrictives, voire incitatives (pour favoriser un passage vers la mobilité électrique).

La limitation des vitesses dans les localités à des fins sécuritaires et pour limiter les nuisances sonores est la mesure qui récolte le plus d'avis positifs, avec près des deux tiers des Broyards qui estiment que cette mesure est acceptable ou tout à fait acceptable. Les habitants des communes urbaines seraient davantage à accepter de cette mesure avec 74% à Estavayer et 67% à Moudon/Payerne ; même dans les communes plus rurales vaudoises et fribourgeoises l'acceptabilité dépasse les 60%. **Il s'agit ainsi d'une piste intéressante à creuser dans la mesure où elle améliore la qualité de vie des habitants et rend les déplacements à pied et à vélo également plus surs** – des aménagements pour la mobilité douce restent toutefois nécessaires (voir 7.1). Plusieurs enquêtés ont ajouté en commentaire leur souhait d'avoir moins de trafic et une plus grande sécurité à travers un abaissement des vitesses autorisées en ville avec la création de zones 20 et 30 km/h, voire piétonnes. À ce titre, plusieurs enquêtés souhaiteraient que l'accès à la vieille ville d'Estavayer soit davantage restreint.

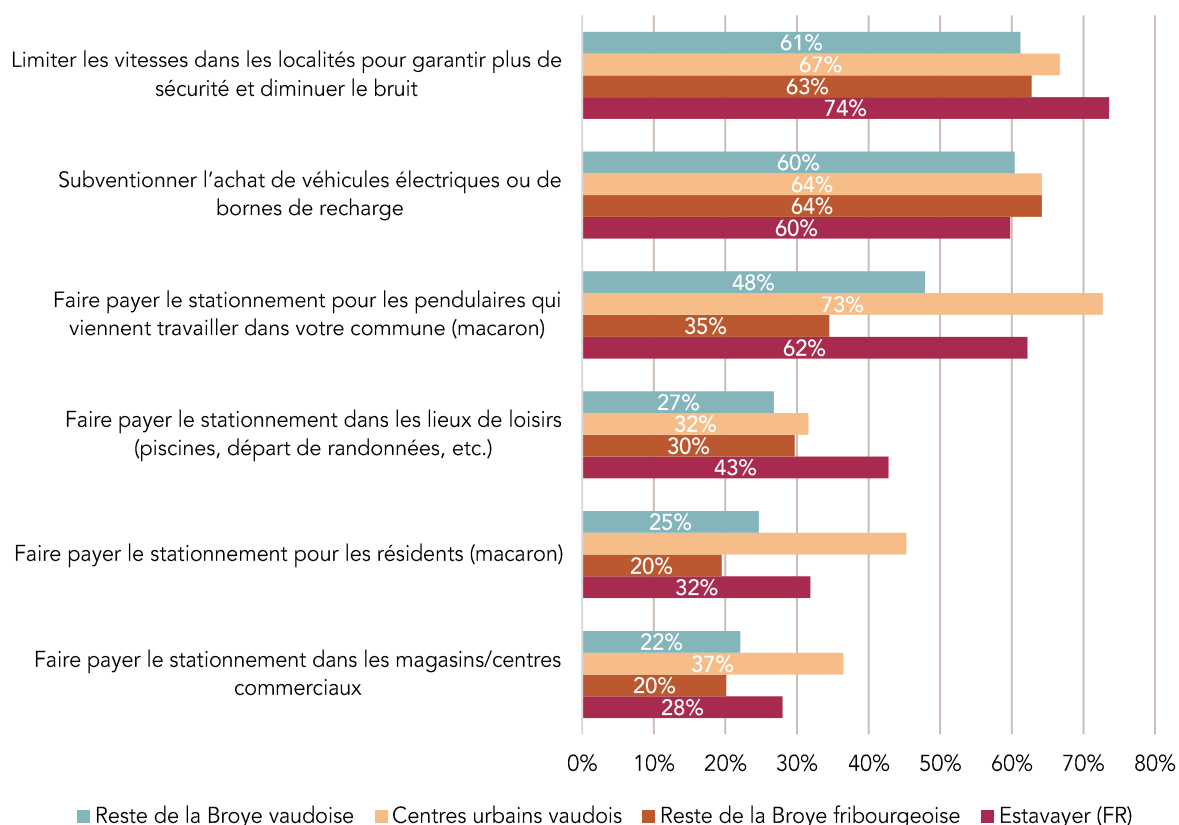
62% des habitants de la région trouvent que l'instauration de subventions pour favoriser le passage à la mobilité électrique est une mesure acceptable. Il est vrai qu'une telle mesure est peu impactant en termes de changements pour les individus (voir aussi la section 6.1). À relever que les différences entre territoires sont peu marquées.

Figure 44 : Acceptabilité d'une série de mesures vers une mobilité plus durable



La tarification du stationnement des pendulaires est considérée comme acceptable par la majorité de la population. Là, les différences entre les territoires de la Broye sont très fortes : **les habitants des centres urbains vaudois sont 73% à considérer cette mesure acceptable ou très acceptable.** Dans les communes de Payerne et Moudon, un macaron est nécessaire pour se garer, tant pour les pendulaires qui viennent y travailler que les résidents (voir ci-dessous). À Estavayer également, une telle mesure est considérée comme acceptable par plus de 60% des habitants : une tarification du stationnement est également en vigueur pour les pendulaires. En revanche, dans les communes plus rurales de la Broye, tant du côté vaudois (48%), mais surtout fribourgeois (35%) l'idée de faire payer les pendulaires qui viennent travailler dans la commune est moins considérée comme acceptable.

Figure 45 : Acceptabilité d'une série de mesures vers une mobilité plus durable, selon le territoire de résidence



Concernant le stationnement des résidents, l'acceptabilité est plus faible (29%) y compris dans les communes vaudoises où un tel émolument est déjà demandé pour se garer (environ CHF 300.- annuellement à Moudon ou Payerne), avec « seulement » 45% des habitants qui trouvent cette mesure acceptable. **La faible différence de prix entre les macarons pour les résidents (CHF 300.-) et ceux pour les pendulaires (CHF 360.-) à Moudon par exemple peut expliquer cette réticence.** En effet, en comparaison d'autres communes romandes, la différence est très faible entre macarons pour les résidents et les pendulaires. Dans les communes plus rurales, ce type de mesure est nettement moins considéré comme acceptable : seuls 20 à 25% des habitants la considèrent comme acceptable.

Finalement, la tarification des lieux de loisirs et des commerces est considérée comme des mesures peu acceptables par la population, avec respectivement 31% et 26% des Broyards les considérant comme acceptables. Ces mesures sont toutefois utiles pour favoriser le report modal vers d'autres modes plus durables : sans contraintes en matière de stationnement, les motivations à se reporter vers d'autres modes resteront limitées. On relève cependant qu'à Estavayer, où les parkings du bord du lac sont payants, que l'idée de faire payer le stationnement pour les loisirs est plus acceptée (43%). À Moudon et Payerne, c'est plutôt la tarification des parkings des magasins ou centres commerciaux qui apparaît plus acceptable (37%).

8. Conclusion

Ce diagnostic de mobilité de la population de la Broye se base sur une enquête quantitative – réalisée en ligne de fin mai à fin juillet 2023 – à laquelle ont participé plus de 1300 habitants de la région. Il permet de quantifier les pratiques des Broyards de manière représentative.

Les habitants de la région se déplacent beaucoup dans leur quotidien. La majorité des actifs travaillent hors de leur commune et même hors de la Broye : Lausanne, Fribourg, Yverdon, etc. sont des lieux d'emplois importants pour les Broyards. Ils parcourent en moyenne 48 km par jour pour aller et revenir du travail. **Les habitants de la Broye se déplacent également fréquemment dans d'autres communes de la région et au-delà pour leurs loisirs et leurs achats.** Ces éléments soulignent **les forts liens qu'entretient la Broye avec les régions et métropoles voisines. Ces mobilités intensives dans la région résultent également des orientations prises en matière d'aménagement du territoire dans la région et à son rapide développement ces dernières décennies.**

Les pratiques dans la région montrent un très fort recours à l'automobile, et ce dans l'ensemble des sphères du quotidien qu'il s'agisse des déplacements pendulaires, mais aussi des loisirs ou des achats. **La voiture est omniprésente** – les ménages sont en outre très bien équipés en véhicule individuel motorisé – et beaucoup de Broyards déclarent qu'elle est indispensable. **L'usage de la voiture apparait largement facilité avec une large disponibilité de places et bien souvent une absence de tarification.** Néanmoins, une partie des Broyards utilisent les transports publics ou les modes doux pour aller travailler, notamment à Payerne ou Moudon (plutôt à pied ou à vélo) et dans les centres urbains situés en dehors de la Broye (en transports publics).

Même si ces premiers éléments mettent en exergue une mobilité particulièrement carbonée, **il existe un potentiel certain pour des pratiques plus durables. À ce titre, les habitants de la Broye sont ouverts à faire évoluer leurs pratiques.** Voici quelques éléments illustrant ces potentiels :

- **Les Broyards sont bien équipés en vélo et en vélo électrique.** En outre, **une partie substantielle des déplacements pendulaires de moins de 5km et de 5 à 15 km, aujourd'hui réalisés en voiture, pourraient être réalisés en vélo et surtout en vélo électrique.**
- **Un peu moins de la moitié des habitants de la région sont prêts à se déplacer moins ou ailleurs pour rendre leurs pratiques plus durables.**
- **60% environ des Broyards sont prêts à se déplacer plus souvent avec des modes durables,** en premier lieu les transports publics (en combinaison ou non de la voiture) ou à pied et à vélo.
- **Un peu plus de 40% des habitants seraient prêts à améliorer leur usage de l'automobile** en pratiquant le covoiturage et/ou en s'équipant d'une voiture électrique.
- **36% des actifs broyards considèrent comme envisageable de moins utiliser leur voiture pour aller au travail.**

Pour activer ces potentiels et les transformer changement d'habitude, des mesures à la fois incitatives et coercitives sont nécessaires, des mesures traitant de l'offre et de l'infrastructure, mais aussi de l'image ou des coûts de la mobilité.

Transports publics :

- **L'offre est jugée mauvaise par la grande majorité des habitants. Elle nécessite donc une amélioration forte à tous les niveaux** (liaisons interrégionales/intercantonales/urbaines, fréquence, amplitude horaire, etc.).
- **Le coût**, en regard des prestations, **est jugé aussi trop élevé** par la majorité des habitants. Il s'agit donc par exemple par des **offres spéciales de faire tester/découvrir le réseau** ou de **subventionner l'achat d'abonnements** pour certains publics.
 - En effet, les Broyards se déclarent **très sensibles aux arguments économiques** dans l'optique de changements vers une mobilité plus durable. Il s'agit **d'un outil de travail puissant** soit pour favoriser les modes durables, soit pour réguler l'usage de l'automobile (voir ci-dessous).
- La faible desserte actuelle de certaines zones en TP indique plutôt **un potentiel pour les pratiques intermodales** (qu'uniquement avec les TP) **à travers l'usage de P+R**. Il s'agit de favoriser leur usage en optimisant leur localisation, le nombre de places en mettant en œuvre des incitations financières, etc.

Vélo et marche :

- **Une amélioration des aménagements cyclables** (en premier lieu la création de liaisons séparées – pistes – entre les localités), **mais aussi des liaisons piétonnes est indispensable pour favoriser le recours à la mobilité douce**. Ceci permettra également de permettre aux personnes moyennement ou peu à l'aise à vélo (35% de la population) de se déplacer davantage à vélo.
- Davantage **de lieux de stationnement pour les vélos sécurisés** (vélo-station), en premier lieu dans les gares, sont nécessaires. Avec le développement des vélos électriques (plus chers), cet aspect a pris en importance. En outre, les stationnements vélos, mais aussi les autres aménagements – pistes, bandes, etc.-, doivent **s'adapter aux nouvelles formes de cycles** (remorques, vélos-cargos, etc.).
- Le développement de la mobilité douce passe également par la **promotion** (école, entreprises), mais aussi par les **incitations financières** (subventions à l'achat/entretien, forfait mobilité durable, etc.), voire à travers un **accompagnement personnalisé** (prêts de vélos électriques par ex.).

Voiture :

- **Les habitants de la région sont disposés à limiter les vitesses automobiles**, voire la place accordée à la voiture, **pour diminuer l'exposition au bruit et à des fins sécuritaires**. De telles mesures profitent aussi à la mobilité douce en rendant la pratique du vélo et de la marche plus agréable et plus sûre. **Elles participent également à rendre la qualité de vie dans les zones concernées meilleures**.
- **L'usage de la voiture est encore trop facilité** dans la région et donc trop compétitif par rapport aux autres modes. Il apparaît nécessaire **d'élargir la régulation et la tarification du stationnement** au domaine privé (par l'intermédiaire des plans d'entreprises, peu courants encore dans la Broye) et public pour les pendulaires voire les habitants (domicile, lieux de loisirs/achats) selon les situations, même si les Broyards sont encore réticents à ce sujet (hors tarification du stationnement des pendulaires).