

Un mois sans ma voiture
Retour d'expérience et enseignements d'un défi innovant dans la Broye

BMH – Bureau Mobil'homme

Juillet 2024



UN MOIS SANS MA VOITURE

RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ENSEIGNEMENTS D'UN DÉFI INNOVANT DANS LA BROYE

Mandants

Communauté régionale de la Broye

Impressum

Ravalet, E., Bolomey L., Pitton Y., Chevalier Léonie (2024). Un mois sans ma voiture. Retour d'expérience et enseignements d'un défi innovant dans la Broye

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



Emmanuel Ravalet.

Ingénieur spécialisé dans le domaine des transports (ENTPE - Lyon, France), Emmanuel est également docteur en Sciences économiques et PhD en Etudes urbaines. Il est aujourd'hui associé-fondateur et chef de projet de BMH et exerce en parallèle une activité de chercheur FNS à l'Université de Lausanne. Il a piloté de nombreuses études et missions d'expertises pour des collectivités et des entreprises de transport portant notamment sur l'accompagnement au changement de pratiques modales.



Lauriane Bolomey

Au terme de sa formation en lettres et géographie, elle a travaillé plusieurs années dans la coopération internationale avec une focalisation sur la gouvernance et la cohésion sociale dans des contextes politico-sécuritaires fragiles. Ayant rejoint BMH en 2023 en tant que chargée d'études, elle poursuit son engagement en faveur de territoires inclusifs répondant à la diversité des besoins et aux impératifs climatiques.



Yannick Pitton

Géographe urbaniste, titulaire d'un Master en urbanisme et aménagement du territoire de l'Université de Lausanne, Yannick Pitton s'intéresse tout particulièrement aux questions de mobilité durable et d'urbanisme, notamment en lien avec l'aménagement des espaces publics. Il est chargé d'études qualitatives et quantitatives à BMH depuis 2021.



Léonie Chevalier

Géographe urbaniste, titulaire d'un Master en Développement Territorial de l'Université de Genève, Léonie Chevalier s'intéresse à ce qui fait lien au territoire, notamment dans les espaces davantage en périphérie de la métropolisation. Elle est stagiaire au sein de BMH depuis avril 2024.

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. RETOUR SUR LE DISPOSITIF MÉTHODOLOGIQUE	5
1.1. La procédure de recrutement des participants	5
1.2. Le kit multimodal mis à disposition	5
1.3. Le suivi et la communauté des participants.....	6
1.4. Quelques retours sur l'organisation déployée	6
2. VIVRE SANS VOITURE DANS LA BROYE, EST-CE POSSIBLE ?	7
2.1. Quelques généralités sur la manière dont le défi a été vécu.....	7
2.2. De l'efficacité comparée des modes les uns par rapport aux autres	9
2.3. De la quantité à la qualité du temps des déplacements	10
2.4. Se déplacer en sécurité, en enjeu clé pour le vélo	11
2.5. Le vécu individuel des modes de transport collectifs	12
2.6. L'articulation transports publics-vélo, un enjeu d'intermodalité et de multimodalité.....	12
2.7. Les nouveaux services à la mobilité – un complément perfectible	13
2.8. Quand la voiture fait de la résistance – dans quelles situations s'impose-t-elle ?	14
2.9. Un quotidien à réinventer pour vivre sans voiture dans la Broye	15
3. QUELQUES RECOMMANDATIONS POUR MIEUX ACCOMPAGNER LA DÉMOTORISATION DANS LA BROYE	17
3.1. Les transports publics comme colonne vertébrale	17
3.2. Accompagner le boom du vélo... ou plutôt le boom des vélos	19
3.3. L'autopartage comme solution de secours	21
3.4. Pick-e-bike et le vélo en-libre-service.....	21
3.5. Le covoiturage et le transport à la demande	21
3.6. Quelle intermodalité ? Quelle multimodalité ?	21
3.7. Autres.....	22
CONCLUSION	23

Introduction

En 2023, une enquête a été menée par BMH au sujet des pratiques de mobilité des habitants de la Broye. Celle-ci a mis en exergue la forte utilisation des transports individuels motorisés et le potentiel important de développement de l'usage des transports publics. Alors que seuls 5% des ménages broyards vivent sans voiture, 60% des répondants de l'enquête se disent prêts à se déplacer plus souvent avec des modes durables et 36% envisagent de moins recourir à la voiture pour leurs déplacements jusqu'à leur lieu de travail.

Faisant suite à cette enquête, l'initiative « un mois sans ma voiture » menée durant le mois de juin 2024 a permis d'accompagner la COREB dans ses actions mobilité afin d'activer ce potentiel de changement et d'obtenir une compréhension plus fine des obstacles à la démotorisation dans la Broye. Concrètement, « un mois sans ma voiture » consiste à faire découvrir des modes de déplacement alternatifs à la voiture à des habitants de la Broye qui souhaitent faire évoluer leur mobilité. Une trentaine d'habitants de la Broye volontaires ont ainsi eu la possibilité de tester des modes de déplacement plus vertueux pour l'environnement en renonçant à l'usage de leur voiture personnelle.

Ce défi a également pour but de recueillir une véritable expertise de la part des participants afin d'identifier concrètement les besoins et conditions nécessaires pour réduire la dépendance à la voiture dans la Broye. En d'autres termes, « un mois sans ma voiture » a un double objectif : accompagner les individus à un changement de pratiques et réaliser un diagnostic des conditions de démotorisation.

Plus précisément, les objectifs de l'initiative sont les suivants :

- Faire tester des modes alternatifs à la voiture (transports publics, vélo et services de mobilité partagée) et faciliter l'expérimentation d'un nouveau mode de vie grâce à un accompagnement de proximité et personnalisé,
- Communiquer sur les infrastructures et offres existantes dans la Broye et identifier les besoins de développement de celles-ci en se basant sur le récit et les pratiques des participants,
- Générer une dynamique de groupe positive afin de faire des participants des ambassadeurs de changement,
- Permettre à la COREB de se positionner en matière d'accompagnement vers des modes de vie sans voiture et de communiquer sur la base d'un événement ludique et scientifique autour de la mobilité.

BMH a organisé cette expérience avec la COREB et en restitue l'analyse dans le présent rapport structuré de la manière suivante :

- Le chapitre 1 présente la méthodologie utilisée,
- Le chapitre 2 détaille les succès et obstacles rencontrés par les participants au fil de l'expérience,
- Le chapitre 3 propose des recommandations sur la base des retours des participants et de l'expertise de BMH,
- Finalement, la conclusion permet de prendre du recul sur les résultats et les limites de l'exercice.

1. Retour sur le dispositif méthodologique

Nous revenons dans cette section sur les grandes étapes de la méthodologie déployée pour l'organisation du défi « Un mois sans ma voiture » dans la Broye.

1.1. La procédure de recrutement des participants

Le recrutement des participants a été organisé sur une base multiple pour assurer une variété de canaux et donc de profils socio-démographiques et géographiques potentiels. Sur la base de contenus préparés par BMH, des invitations à participer au défi ont été partagées sur les réseaux sociaux (LinkedIn, Instagram et Facebook), sur le site internet de la COREB, dans une newsletter diffusée par la COREB, et finalement via un communiqué de presse dans plusieurs journaux locaux.

Les retours ont été globalement positifs puisque plus de 87 personnes en tout se sont déclarées intéressées à participer au défi. Une bonne diversité de profils a été observée parmi ces répondants et cela a permis de sélectionner les participants selon leur équipement automobile (au moins un véhicule dans le ménage) et leur motivation à faire évoluer leurs pratiques de mobilité.

L'enthousiasme apparent lors de cette première étape de recrutement s'est quelque peu affaibli lorsque nous avons confirmé à 45 personnes qu'elles étaient sélectionnées pour le défi et qu'il nous fallait avoir de leur part des précisions sur les modes qu'elles souhaitaient se voir offrir et tester pendant le mois de juin. Plusieurs personnes n'ont pas répondu et d'autres ont finalement décliné l'offre avec des arguments variés. Nous avons complété cette première liste avec 10 autres personnes contactées (pour un total de 55 personnes) et 36 ont fait la procédure d'enregistrement complète permettant le lancement des commandes pour les abonnements TP et les vélos notamment.

Encore 3 personnes ont dû être retirées de l'échantillon des participants à cause de leur absence à la cérémonie de lancement et sans en avoir prévenu les organisateurs au préalable. Au final, ce sont donc 33 participants qui ont pris part au défi « Un mois sans ma voiture ». Un temps important a dû être investi par BMH et la COREB pour cette phase de recrutement en plusieurs temps.

1.2. Le kit multimodal mis à disposition

Le kit multimodal mis à disposition des participants a été proposé sur la base de l'offre existante dans la Broye et personnalisé en fonction des besoins de chacun, prenant en compte l'équipement déjà possédé par les participants et les modes qu'ils voulaient tester durant le mois de juin (indiqués au moyen d'un questionnaire durant le processus de recrutement).

Ainsi, sur les 33 participants, voici ce qui a été mis à disposition :

Abonnements TP (AG ou abonnement de zone selon les destinations courantes des participants)

- 18 abonnements généraux (AG)
- 8 abonnements Frimobil
- 4 abonnements Mobilis

Vélos à assistance électrique

- 14 VAE 45km/h
- 4 VAE 25 km/h
- 3 personnes ont testé un longtail en plus d'un VAE (sur une partie de la durée du défi)
- En termes de matériel vélo, 4 casques vélo, 12 cadenas, 2 sièges enfants et 3 charrettes ont été demandés par les participants, et ajustés selon les besoins réels (par ex. les VAE 45 ne nécessitaient pas de cadenas)

Mobilité partagée

- 8 personnes s'étaient déclarées intéressées par un abonnement Mobility (abonnement et assurance de base offerts, coûts d'utilisation du véhicule à la charge des participants) ; à souscrire par le participant ;
- 9 personnes s'étaient déclarées intéressées par un accès gratuit aux vélos électriques partagés Pick-E-Bike.

1.3. Le suivi et la communauté des participants

La séance de lancement organisée le 29 mai 2024 à Payerne a permis aux participants de faire connaissance entre eux et avec les organisateurs. Les objectifs et le cadre de l'expérience ont été rappelés et les participants ont pu poser leurs questions. La séance s'est terminée par un moment de convivialité autour d'un apéritif.

Afin de favoriser les échanges d'anecdotes / photos / commentaires entre participants et avec les organisateurs et de générer une dynamique de groupe, 4 groupes de messagerie WhatsApp ont été créés. Ces groupes ont permis également aux participants de poser leurs questions et de partager leurs doutes avec les organisateurs. Les participants ont été regroupés selon leur commune de résidence : Payerne et environs, Estavayer-le-Lac et environs, Moudon et environs, Avenches et environs.

Une séance de restitution s'est déroulée le 1^{er} juillet à Avenches afin d'approfondir les échanges entre les participants et les retours d'expérience. L'évènement, organisé en grande partie sous forme d'atelier par groupes territoriaux (idem que WhatsApp), a permis de recueillir le vécu des participants, de connaître les réussites et difficultés rencontrées, d'identifier les situations dans lesquelles une voiture est (presque) indispensable et de recueillir les propositions afin de faciliter la vie sans voiture dans la Broye. La séance s'est terminée à nouveau par un apéritif.

1.4. Quelques retours sur l'organisation déployée

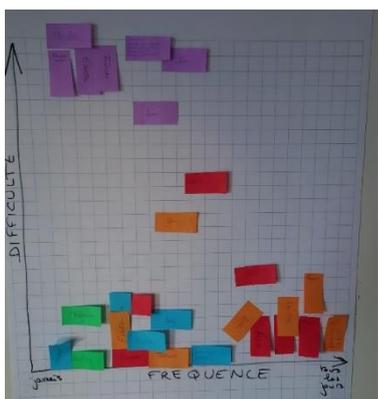
La coordination et logistique pour mettre à disposition les kits multimodaux a représenté un défi pour les organisateurs. En effet, certaines personnes n'avaient pas de Swisspass et ont nécessité un accompagnement individuel dans la souscription d'un abonnement. Les participants ont dû être contactés un à un pour la mise à disposition des vélos et l'organisation des moments de restitution du matériel ainsi que pour s'assurer que le matériel soit adapté à la morphologie des participants (taille du cadre), ce qui s'est révélé chronophage et a nécessité des ajustements (changement de vélo pour quelques participants) au cours du défi. La COREB s'est beaucoup investie dans cette phase de préparation des kits, ce qui a représenté un grand appui.

Les groupes WhatsApp ont été passablement utilisés (avec un léger déclin sur la fin) et fortement appréciés. Seules 2 personnes n'ont pas voulu en faire partie. Les groupes WhatsApp ont facilité le partage d'un sondage de mi-parcours qui a récolté un taux de participation de 29/31. Ces groupes ont permis aux participants de s'encourager mutuellement et de générer une dynamique collective ludique et positive.

Les séances de lancement et de restitution ont été appréciées pour leur contenu et leur convivialité. Plusieurs participants ont relevé l'aspect « humain » de l'expérience qui les a motivés. Les absences (parfois annoncées, parfois non) aux séances de lancement et de restitution ont représenté une autre difficulté et du travail additionnel pour les organisateurs, notamment pour le recueil d'expérience des participants absents à la clôture via la création d'une enquête web additionnelle.



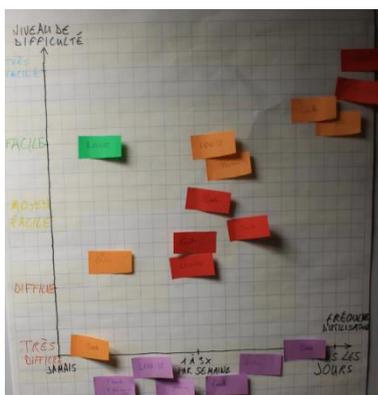
Il ressort de cet exercice sur Payerne par exemple que les fréquences d'usages des transports publics et des vélos à assistance électrique ont été variables mais globalement élevées. Le vécu a été lui aussi assez variable, notamment pour les transports publics. Ceux qui ont ressenti les plus grandes difficultés à l'usage de ce mode l'ont de fait utilisé moins souvent que les autres pendant le mois de juin. Nous pouvons finalement remarquer que la fréquence d'usage de la voiture dans ce territoire est assez variable, avec des participants qui l'ont utilisée plusieurs fois par semaine.



Le deuxième graphique présenté concerne le territoire d'Estavayer-le-Lac. Là encore, l'usage des transports publics et des vélos à assistance électrique a été relativement fréquent. Le ressenti a été très positif pour ces deux modes, si ce n'est deux mauvaises expériences (une pour chaque mode). Plusieurs personnes ont fait du covoiturage dans ce territoire et là encore, les retours d'expérience sont plutôt positifs. A noter qu'il s'agit essentiellement de covoiturage informel. La voiture a été assez peu utilisée par les participants de ce territoire.



En ce qui concerne le territoire autour d'Avenches (et Belmont-Broye), on retrouve une variabilité de fréquence d'usage pour les transports collectifs et le vélo à assistance électrique. L'expérience a été globalement très positive pour les VAE25 ou VAE45, quelle que soit d'ailleurs la fréquence à laquelle ils ont été utilisés. Par contre, on retrouve comme pour Payerne une adaptation qui s'est faite dès le mois de juin sur l'usage des transports publics en général selon les difficultés rencontrées. Ceux qui rencontraient des difficultés ont vite limité la fréquence d'usage de ce mode. On note finalement quelques participants ayant un usage de la voiture relativement fréquent.



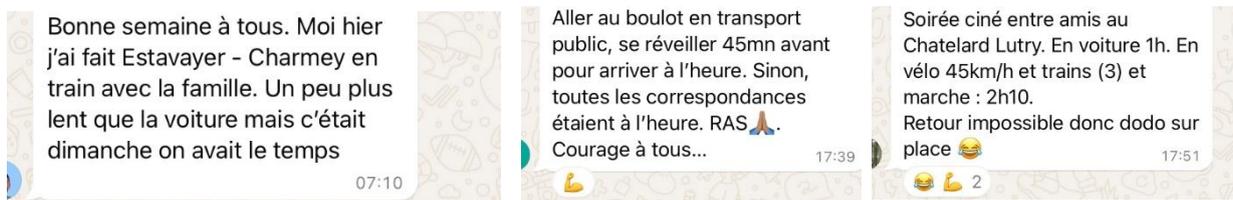
Le dernier territoire présenté ici est celui de Moudon et les communes autour. On observe sur ce territoire un lien encore une fois assez manifeste entre fréquence d'usage et niveau de difficultés rencontrées pour les transports publics. Mais on note également dans le cas de ce territoire une tendance similaire pour le vélo qui ne ressortait pas pour Payerne, Estavayer ou Avenches. Les personnes qui ont utilisé le plus fréquemment leur voiture pendant le test sont celles qui ont testé et vécu d'importantes difficultés dans leur usage des transports publics.

Nous proposons maintenant de rentrer dans le détail des retours d'expérience des participants.

2.2. De l'efficacité comparée des modes les uns par rapport aux autres

Un des premiers éléments qui ressort des expériences des participants concerne le temps comparé des différents modes avec celui des déplacements réalisés en voiture. On sait d'expérience que les usagers de la voiture ont tendance à sous-estimer les temps de parcours avec ce mode et à surestimer les temps de parcours avec les autres modes. Le fait de tester le vélo et les TP permet donc de rectifier les aprioris sur les temps de parcours avec des modes autrefois peu utilisés. De fait, plusieurs participants se disent agréablement surpris par l'efficacité du vélo pour certains déplacements réalisés. Il « fait gagner du temps pour les petits trajets » notamment. Cela tient également au fait qu'une part importante des participants a testé des VAE45 pendant le défi. « Avant j'utilisais un vélo 25 km/h et maintenant je me rends compte que le 45 km/h c'est vraiment plus rapide et pratique ». La souplesse et la rapidité des déplacements en VAE sont soulignées dans tous les groupes territoriaux. Il est facile en effet avec le vélo d'aller d'un point A à un point B sans avoir besoin de marcher avant ou après.

Pour les transports publics (TP), les retours d'expérience sont moins unanimes sur le plan de leur efficacité. A plusieurs reprises, il ressort que les déplacements en TP sont souvent plus longs (et parfois beaucoup plus longs) qu'en voiture. « Je préfère dormir et prendre ma voiture une heure plus tard ». L'efficacité perfectible des TP s'explique notamment par un manque d'aménagement dédié de type « sites propres » sur les itinéraires déjà chargés du réseau routier. « Pas de voie de bus dédiée à Fribourg donc on est dans les bouchons. Avec les travaux, les bouchons et le 30km/h... ça n'avance pas. Je mets 3 fois plus de temps qu'en voiture. En voiture je ne passe pas par les zones en bouchons et j'évite les horaires à bouchons ». Un autre participant explique sur ce point que « Le temps passé en plus dans les transports fait qu'on arrive plus tard à la maison et tout est fermé. Donc je dois faire les courses sur le chemin avec mon sac à dos, ce n'est pas facile ». Les temps de parcours en TP étant plus élevés, il devient nécessaire de s'organiser pour les autres activités du quotidien.



Au-delà de la vitesse commerciale, ce qui est plus généralement pointé concerne les changements que l'usage des TP impose, jugés trop nombreux et trop longs. Ainsi entend-on :

- « Les attentes sont trop longues entre le train et le bus que je dois prendre ensuite »
- « Les connexions cassent le côté pratique du train. Il faudrait plus souvent des trajets directs. C'est un vrai frein à l'usage du train ! »
- « En TP, je mets 55 minutes pour faire Domdidier-Courtepin, au lieu de 19 minutes en voiture. J'ai 18 minutes de changement à Morat »
- « J'ai essayé de prendre le bus, j'ai 3 changements Cudrefin-Avenches, Avenches-Fribourg, Fribourg-Villars-sur-Glâne. J'ai chaque fois de l'attente entre chaque transport ». Les correspondances sont jugées d'autant plus difficiles qu'il y a des changements de compagnies (entre CFF et BLS)
- « Le problème c'est aussi le manque de correspondances entre CFF et BLS »
- « En tant que personne handicapée, je rate ma correspondance à Payerne car je n'arrive pas à me déplacer suffisamment vite. Les changements sont un gros problème pour les personnes à mobilité réduite. Du coup je prends le suivant mais je dois attendre 30 minutes »



Pour un territoire ayant la morphologie spatiale comme celle de la Broye, les transports publics sont plutôt bien présents (plusieurs lignes de train et de bus existent), ce qui est d'ailleurs rappelé par un des participants : « quand même, on a un réseau remarquable ». Si le manque de connaissance de l'offre est un premier frein à l'usage des transports publics, les besoins de développement de l'offre au niveau des fréquences et de l'amplitude horaire sont importants. De fait, les transports publics doivent jouer le rôle de colonne vertébrale d'une offre multimodale pour qu'il soit possible et agréable de vivre sans voiture.

2.3. De la quantité à la qualité du temps des déplacements

Se limiter à l'efficacité effective en termes de temps de parcours des modes les uns par rapport aux autres n'est pas suffisant. Plusieurs interventions des participants vont dans le sens d'une considération des questions de qualité de temps en complément de la quantité de temps de déplacement avec les différentes alternatives.



Le premier élément qui ressort sur ce point est évident, mais constitue une découverte pour plusieurs participants. Il concerne la possibilité d'utiliser, voire de valoriser les temps de déplacement en train notamment. Une participante explique par exemple ne pas avoir été gênée par la durée du trajet en transports collectifs, car elle pouvait mettre ce temps à profit : « Mes trajets pendulaires se sont bien passés. J'ai dû reprendre l'habitude de regarder ma montre (rires) mais ça allait. J'arrive à travailler même dans le bus, donc je mettais à profit mon temps. Je pars plus tôt et je travaille dans le bus. Mon employeur reconnaissait uniquement le travail fait dans le train, et je trouvais injuste car moi j'arrive bien à travailler dans le bus. J'ai réussi à faire changer ça ». Un autre participant a pu lui aussi négocier avec son employeur pour que son temps de déplacement pendulaire soit considéré comme du temps de travail effectif. Cela lui permettait de commencer sa journée de travail en traitant ses mails dans les transports le matin. Le soir et toujours pour cette personne, le temps de déplacement était moins souvent dédié au travail mais plutôt orienté vers la lecture :

« J'ai lu en juin plus que pendant toute l'année qui a précédé ». La valorisation possible du temps de déplacement en train ressort également chez un autre participant : « avec le train, on peut mettre à profit ce temps, bouquiner, répondre aux mails, travailler, écouter la radio, discuter avec des gens en face ». Une dernière participante d'Estavayer mentionne le plaisir qu'elle a eu en regardant les paysages depuis le train : « Ne rien faire fait tellement de bien parfois ».

Les conditions de déplacement ont toutefois un impact assez fort sur les possibilités des passagers à valoriser ce temps. Aussi, l'un des participants explique avoir recours à des surclassements pour améliorer son confort et se donner l'occasion d'un travail plus efficace pendant son trajet en train. Divers petits équipements se révèlent particulièrement utiles dans cette perspective : « dans certains trains (notamment ceux de la ligne S30), les équipements ne suivent pas toujours bien : pas de store, pas de prises électriques, pas de poubelles, pas de tablettes, manque de ventilation des wagons, etc. ». Il ressort enfin que la valorisation du temps de déplacement est rendue plus difficile dès lors qu'il y a un ou des changements. Il faut en effet un temps minimum pour s'installer et se lancer dans une activité et les changements sont synonymes de rupture dans l'activité entreprise. Plusieurs participants mentionnent ce point : « Les connexions directes font la qualité des TP. Mais dès que ce sont des connexions indirectes, cela casse le côté pratique ».



Quel bonheur de partir en VAE ce matin, et de prendre le temps d'admirer notre belle région en chemin! Bon début de semaine à tous 🌞🌸

10:08



5

Toujours sur ce sujet, mais concernant le vélo, il ressort que la qualité du temps de déplacement et sa valorisation par l'expérience positive vécue dépendent très fortement des conditions exogènes du déplacement, notamment météorologiques et de luminosité. Au point que la météo devient un critère d'arbitrage sur le mode à utiliser dans la journée. « Par beau temps et de jour, c'est très plaisant, mais pas autrement, en particulier quand il pleut ». Plusieurs personnes mentionnent ce point, qui suggère que le vélo ne peut constituer une alternative systématique à la voiture et doit donc être possiblement articulé avec une offre de transports publics... Une participante de la région d'Avenches ajoute que le plaisir à utiliser le vélo (qui, comme pour les TP, peut compenser une efficacité légèrement moins bonne) ne dépend pas que du temps mais aussi des itinéraires à emprunter... Cela nous mène au point suivant, qui concerne la sécurité.

2.4. Se déplacer en sécurité, en enjeu clé pour le vélo

Les aspects sécuritaires sont au cœur des discussions sur le vélo. Un premier aspect concerne le manque d'aménagements sécurisés pour les cyclistes. « Des problèmes d'aménagements persistent, notamment sur les routes étroites et rapides entre les villages de la Broye. Les voitures frôlent les cyclistes qui ne se sentent pas en sécurité ! ». Les routes cantonales sont considérées comme particulièrement dangereuses pour les cyclistes du fait de la largeur de la voirie insuffisante. Un participant relève par ailleurs les différences d'aménagements entre les cantons : « Je prends le vélo pour le travail, je fais Vully-Ins, je traverse 3 cantons sur 8 km ; il y a des bouts où t'es en super sécurité, et d'autres où c'est monstre dangereux. Par contre, je ne peux pas envoyer mes enfants à vélo, ni faire les courses à vélo, c'est kamikaze quoi ! ».

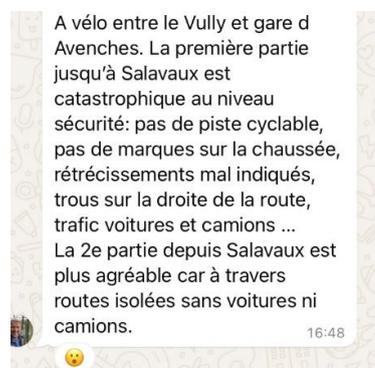
Plusieurs participants lient leur sentiment d'insécurité aux différences de vitesse entre les modes : « La place du vélo dans les réseaux n'est pas évidente, le 45 est trop rapide pour les rues serrées des centres-villes mais trop lent pour les petites routes étroites mais rapides que les automobilistes empruntent à grande vitesse ». A l'inverse, un participant relève que la vitesse des VAE peut surprendre les automobilistes : « Le VAE surprend les voitures moins habituées qui veulent les dépasser et réalisent que le VAE roule plus vite que prévu ». La cohabitation entre les différents modes apparaît donc comme un défi, particulièrement au moment du déploiement de nouveaux moyens de déplacement comme les VAE qui demandent des adaptations de tous les usagers de la route.



Ça commence maintenant pour moi, en route pour le travail !

Les chemins agricoles représentent une alternative plus sécurisée que les bandes cyclables des routes cantonales. Une participante d'Avenches possédant son propre VAE 45 emprunte principalement ces itinéraires, estimant se sentir plus en sécurité : « je pratiquais déjà le vélo, c'est facile, mais je reste plutôt sur les chemins agricoles ». Plusieurs participants relèvent le côté agréable, pratique, et la beauté des paysages sur ces itinéraires. Toutefois, le temps de déplacement plus long que sur les routes cantonales représente un frein pour certains. Un participant de la région d'Avenches a renoncé aux itinéraires cyclables pour rejoindre son lieu de travail : « En trajet direct je mets 13 minutes. Si je dois suivre les pistes cyclables, j'en mets 20 et je risque d'être bloqué par un tracteur ».

Une participante évoque enfin la question de l'acquisition de capacités spécifiques au maniement du VAE : « Il faut apprendre à gérer le poids du vélo, 25 déjà, mais plus encore 45 et longtail n'en parlons pas. Par contre, la stabilité du longtail avec béquille est surprenante et c'est une bonne surprise. »



2.5. Le vécu individuel des modes de transport collectifs

On parle de la voiture comme un mode de transport individuel et du bus, tram, métro ou train comme des modes de transports collectifs. Il ressort des modalités d'appropriation des temps et des espaces de circulation par les usagers que cette opposition n'est pas nécessairement si évidente. Les transports collectifs peuvent en effet être perçus comme une expérience très individuelle, avec une proximité d'autres passagers vécue négativement comme une perte de confort. Dans les régions d'Estavayer et de Moudon, la cohabitation avec d'autres usagers peut s'avérer difficile : comportements « inappropriés », trains « bondés » (notamment aux horaires scolaires), incivilités de type pieds sur les sièges et conversations fortes (parfois au téléphone) sont signalés et évoqués comme des situations péjorant le confort. Ces conditions de déplacement (particulièrement à certains horaires) semblent compromettre les avantages susmentionnés de mise à profit du temps de déplacement, notamment pour travailler : Une participante de la région de Moudon s'exprime : « Impossible de travailler dans le S30 à certaines heures, les conditions ne le permettent pas ! ». Le travail, la lecture ou le fait d'écouter de la musique sont des manières de créer une bulle d'intimité individuelle qui vont augmenter le confort de voyage.

Ce matin j'en ai carrément oublié mon défi quand notre fils me demande de le déposer à la gare de Léchelles (4km depuis chez nous) vu la pluie (par temps sec il y va en moto) et par habitude je lui ai répondu ok. Puis en route c'est lui qui me rappelle mais "tu ne peux pas conduire" !!!! On s'organise pour soi et on en oublie les autres!!! Je me suis rattrappée, j'ai réussi à me rendre à mon rdv médical vélo+train+funiculaire !!! Demain au boulot tout en tp! bonne soirée

19:52



2.6. L'articulation transports publics-vélo, un enjeu d'intermodalité et de multimodalité



Un temps idéal pour un ciné! Départ de Sassel pour Granges en vélo (un peu humide!) Ensuite le train presque rien que pour moi ! A ce stade ce qui pourrait être amélioré sans coûts excessifs c'est un lieu un peu sécurisé pour les vélos!

12:13



2

Dans la région de la Broye et dans un contexte d'usage limité de la voiture, l'intermodalité s'impose pour de multiples participants prenant leur voiture depuis leur domicile pour rallier la gare la plus proche (ou la mieux desservie). En effet, dans ce territoire relativement étalé, les déplacements terminaux se révèlent comme particulièrement difficiles à réaliser en transports publics : « L'offre de transports d'un village à une gare mieux connectée est problématique car il y a un manque de bus et/ou les horaires ne sont pas fiables. Après ces premiers kilomètres, tout va bien. »

Durant l'expérience, plusieurs ont expérimenté l'intermodalité vélo-TP qui s'est avérée parfois difficile. Laisser son vélo à la gare, particulièrement un VAE de valeur, est considéré comme risqué (vols), notamment de nuit. Cela peut également être peu pratique selon la nature des arceaux vélo à disposition (lorsqu'il y en a...). L'absence d'abri ou de barre est notamment mentionnée en gare d'Estavayer. Ainsi, certains participants ont préféré prendre leur vélo dans le train, ce qui s'avère là encore « compliqué », « peu pratique », et qu'il est « difficile de trouver de la place ». Dès lors qu'il y a une charrette, cela rend l'exercice impossible, comme le mentionne cette participante de la région de Moudon : « Avec des enfants et en vélo-charrette, prendre dans le train n'est pas possible tandis que le laisser à la gare, au vu de sa structure et de l'espace qu'il prend, c'est compliqué. »

Les enjeux d'intermodalité et de multimodalité sont particulièrement importants lorsque les programmes d'activités sont complexes et nécessitent de jongler avec les modes : « Pour des horaires irréguliers avec des activités à des endroits différents, c'est impossible ! Comment connecter quand on fait un triangle de déplacement, mille trajets aller-retour ? Où laisser son vélo, et comment le récupérer – que ce soit rapide et efficace ? ».

Moi j'ai dû quand même prendre la voiture car j'avais mes 2 enfants et pour aller à palesieu avec la Charette dans le train c'est pas possible

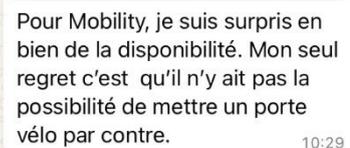
18:26

2.7. Les nouveaux services à la mobilité – un complément perfectible

Le mois de juin sans voiture dans la Broye a également été une période propice pour tester des services divers à la mobilité. Des offres d'autopartage et de vélo en libre-service faisaient d'ailleurs partie du kit mis à disposition des participants.

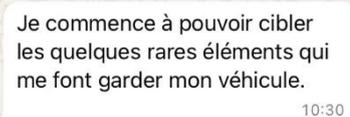
- Le service d'autopartage Mobility Carsharing

L'offre d'autopartage Mobility est limitée dans la Broye. A l'heure du défi, six véhicules Mobility sont recensés : à Payerne (2), à Avenches (1), à Estavayer-le-Lac (1), à Moudon (1) et à Lucens (1). Alors que 8 personnes avaient manifesté leur souhait de tester ce service durant l'expérience, seules 2 l'ont effectivement utilisé, sachant que l'une de ces 2 personnes bénéficiait d'un abonnement via son employeur et avait donc déjà utilisé le service avant le défi. L'usage très faible de l'autopartage pendant le défi est sans doute à mettre en lien avec la faiblesse de l'offre en nombre de véhicules, mais s'explique également par les modalités d'organisation du défi. En effet, la totalité des participants possédait au moins une voiture et le défi n'excluait pas totalement la possibilité de l'utiliser. Par conséquent, lorsque les participants devaient vraiment utiliser une voiture, ils ont utilisé la leur plutôt qu'une voiture partagée pour laquelle ils auraient dû payer des coûts variables au kilomètre plus importants que ceux relatifs à leur propre voiture. Cela s'explique par le fait que nous n'offrions aux participants que l'abonnement au service Mobility sans leur offrir un bon permettant de couvrir quelques déplacements avec les voitures du service.



Pour Mobility, je suis surpris en bien de la disponibilité. Mon seul regret c'est qu'il n'y ait pas la possibilité de mettre un porte vélo par contre.

10:29



Je commence à pouvoir cibler les quelques rares éléments qui me font garder mon véhicule.

10:30

Au-delà de ces éléments généraux, la personne déjà familière avec Mobility précise les difficultés possibles de prise en main du service : « Pas facile de comprendre le fonctionnement au début, mais comme je l'avais déjà fait, je connaissais ». L'autre personne, habitant à Payerne, relève la bonne disponibilité des véhicules et la praticité en cas de courses lourdes. Elle insiste néanmoins sur le faible développement du service sur le territoire broyarde : « certains petits villages n'ont pas accès à ce service ».

- Les vélos en libre-service Pick-e-bike

Une trentaine de vélos en libre-service Pick-E-Bike sont mis à disposition dans la Broye, répartis dans les villes et villages de la région. Les vélos sont pris à l'endroit où ils se trouvent et déposés n'importe où dans les zones indiquées sur l'application. C'est un système dit « en libre-service intégral ». 9 personnes avaient manifesté leur intérêt pour ce service durant le défi ; 3 l'ont effectivement essayé, notamment parce qu'une part d'entre eux avaient à disposition un vélo pendant toute la durée du défi.

La praticité du service est relevée : « C'est utile si par exemple on est bloqué à une gare ». Quant à l'entretien des vélos, il est jugé « limite » par une personne, et « superbe » par une autre. Les tarifs sont jugés trop élevés et la disponibilité des vélos un peu faible : « C'est super mais c'est un peu le stress de ne pas savoir si on peut en avoir un, en trouver un pour le retour ». Dans la région d'Avenches, un participant raconte une anecdote mettant en avant la problématique de la lisibilité/continuité des zones où prendre et déposer les vélos : « J'ai fait Morat-Domdidier. C'est bien fichu car il y a le casque fourni avec. L'utilisation est assez facile. J'ai fait ça deux fois. Une fois, en arrivant à Courtepin, je ne pouvais pas scanner le truc et le rendre. Finalement j'ai appelé la hotline. Ils n'ont pas d'accord avec la commune de Courtepin, du coup je ne pouvais pas le laisser à Courtepin. Exceptionnellement, ils m'ont laissé le mettre à Courtepin et le soir j'ai dû le ramener dans la zone couverte par le service. Et au final j'ai regardé et ça m'a fait 109 CHF. Sur la carte (sur l'application) on ne voyait pas que Courtepin n'était pas dans la zone. » Une autre personne ayant expérimenté ce service hors défi acquiesce : « En plus la hotline n'est pas



disponible le week-end. J'ai dû appeler une fois et personne ne répondait ». Ce type d'expérience négative et le prix sont très clairement des freins à un usage pérenne du service.

- Le Covoiturage

Outre ces deux services de mobilité partagée (Mobility et Pick-E-Bike) proposés dans le cadre du défi, plusieurs participants affirment avoir fait du covoiturage afin de renoncer à leur voiture personnelle. La quasi-totalité des participants a covoituré au sein du ménage (véhicule d'un membre de la famille), tandis que

Tout se passe bien...les trajets vélos et train pour aller au travail en fonction de la température !!! Un peu glas glas ces matins !!! quand on a rangé bonnet et gants ! un train supprimé, mais vite remplacé par un bus...retard 12 minutes sur l'horaire ! La roue de ma remorque vite réparée, merci chéri! Demain soir à la fin de festiNeuch pas trouvé d'autre solution que le covoiturage les transports spéciaux hors cantons s'arrêtent à Yverdon, Morat ou Fribourg et plus de train jusqu'à Dompierre ! Bonne suite et courage

21:23



quelques-uns ont testé ponctuellement le covoiturage avec des collègues pour se rendre au travail ou entre eux pour venir aux séances de lancement et de restitution (ils étaient invités à le faire par l'équipe d'organisation). Les quelques retours des participants sur le covoiturage permettent de souligner la dimension sociale agréable pour l'échange qu'il permet. L'essentiel du covoiturage réalisé s'est fait de manière informelle, malgré l'information donnée dans le guide sur l'existence d'une plateforme de covoiturage sur le territoire de la Broye. Un défaut d'information et d'organisation de ce service semble devoir être relevé, et plusieurs participants militent pour un soutien au développement du covoiturage sur une base locale à l'échelle des communes. Le dernier point évoqué est celui de la dépendance à autrui générée par le fait de ne pas pouvoir se déplacer avec sa propre voiture, une dépendance qui impose de demander à se faire accompagner en voiture pour certains trajets. « Les gens me proposent de me ramener mais je déteste dépendre des autres ». Dans ce cas, il s'agit d'une forme subie de covoiturage.

2.8. Quand la voiture fait de la résistance – dans quelles situations s'impose-t-elle ?

Les conditions du défi étaient relativement souples, notamment au vu des caractéristiques du territoire – particulièrement étalé et dépendant de la voiture. Dans la charte d'engagement signée par l'ensemble des participants, il était précisé « Pendant un mois, je n'utilise pas ma voiture, sauf en cas d'extrême nécessité ».

Dans les faits, quasiment tous les participants ont utilisé leur voiture pendant le mois du défi. Nous nous intéressons ici aux situations particulières dans lesquelles ils l'ont fait, pour saisir les situations dans lesquelles des alternatives à la voiture n'existent pas, ou sont considérées comme insuffisamment pertinentes. Les situations répertoriées sont les suivantes :

- Une offre TP insuffisante vers certains lieux ou à certaines heures

De nombreux participants mentionnent les difficultés à effectuer leurs activités en TP en soirée du fait de l'absence ou de la faible desserte à ces heures. Le risque de manquer la dernière ou seule connexion est relevé. « Le dernier train pour rentrer d'Avenches est à 18h30 ». « J'ai dû passer une nuit à l'hôtel car je ne pouvais plus rentrer chez moi ». Par ailleurs, la faiblesse de la desserte TP rend son utilisation difficile pour les personnes ayant des horaires irréguliers. Certaines de ces personnes ont préféré prendre la voiture par précaution (risque de rater le dernier transport ou d'attendre longtemps le prochain). Si le vélo représente une alternative pour certaines personnes en soirée, une autre mentionne sa « peur de circuler à vélo dans la nuit ».

Rolala vraiment pas facile de mon côté, je suis pas très bonne élève sur ces 7 premiers jours... 😊 aujourd'hui fin de nuit à 7h30, rdv à 8h chez le Dr, jusque là ça irait en transport... mais après pour rentrer pas de train avant 11h29... je retravaille cette nuit, autre chose à faire que d'attendre 3h... 😞

08:15

- Des besoins de mobilité de loisirs peu compatibles avec l'offre TP

De manière générale, il ressort que les TP sont difficiles à utiliser dans le cadre des loisirs. D'une part du fait des horaires, et d'autre part du fait de la localisation de certaines activités de loisirs, particulièrement les activités en pleine nature. Ces éléments sont donc en lien avec l'offre insuffisante abordée dans le point précédent. Il ressort ainsi qu'en semaine, avec des horaires réguliers – et donc des déplacements réguliers – les personnes prennent plus facilement le pli de s'organiser en TP que durant le week-end pour des déplacements « extraordinaires ». « Ce n'est pas facile pour les activités le week-end. C'est possible, mais compliqué. Avec la voiture on ne se pose pas la question ». « Mes trajets pendulaires se sont bien passés

mais dans le cadre des loisirs, impossible. Je devais aller à Estavayer (10 min en voiture depuis Lully). Ça m'a pris 1h30 en TP à cause du manque d'horaires tardifs. Et pas possible en vélo, il pleuvait. »



Les participants ont l'habitude d'organiser leurs loisirs indépendamment de la desserte TP et d'utiliser systématiquement la voiture pour leurs déplacements de loisirs. Toutefois, durant le défi, quelques-uns ont expérimenté un changement de paradigme en choisissant/découvrant des activités en fonction de la desserte TP : « J'ai fait de belles virées avec l'AG, j'ai profité de faire des choses que je ne faisais pas avant. », « L'AG nous fait changer un peu nos loisirs, on a tendance à plus faire de choses dans les villes. Mais si on est plus montagne, c'est compliqué. »

- Des conditions météo parfois peu favorables au vélo, sans alternative en transports publics

Plusieurs personnes affirment avoir utilisé la voiture du fait de la météo qui les a découragés à entreprendre leur trajet à vélo.

- Le besoin de transports de matériaux encombrants, d'animaux domestiques

Le transport de courses volumineuses ou lourdes ainsi que les trajets à la déchèterie ont régulièrement été effectués en voiture. Un participant regrette l'éloignement de la déchèterie de son domicile ainsi que l'absence de service de ramassage des encombrants : « où je vivais avant, il y avait un ramassage des déchets. Mais là il faut aller loin ». Pour quelques participants, le transport de leur chien a favorisé l'utilisation de la voiture plutôt que du vélo dans certains déplacements de loisirs.

- Les accompagnements d'enfants ou de personnes âgées

Beaucoup soulignent la difficulté à organiser ses déplacements sans voiture lorsqu'il s'agit d'accompagner des enfants à des activités de loisirs. En outre, le prix vient s'additionner aux difficultés d'organisation. Plusieurs soulignent que leurs proches (enfants, parents, amis) ne détiennent pas d'abonnement TP et qu'il est donc plus économique d'utiliser la voiture pour les trajets d'accompagnement. La voiture apparaît ainsi comme un mode priorisé dans son utilisation « collective ». « Je prends la voiture lorsqu'il y a des visites à la maison, quand on doit se déplacer en groupe, etc. C'est un mode de transport collectif aussi ! »

- L'enchaînement de déplacements

Les enchaînements de déplacements, qui impliquent parfois des emplacements éloignés les uns des autres dans un court laps de temps, représentent une difficulté pour plusieurs participants. En effet, même si certaines des destinations sont desservies en TP, le fait qu'elles soient imbriquées dans une boucle de multiples déplacements va favoriser l'utilisation de la voiture.

- Urgences, état de santé

Finalement, les situations d'urgence telles qu'accompagner un proche malade à l'hôpital ou être soi-même dans un état de santé précaire (rendant inconfortable le déplacement en vélo ou TP) sont mentionnées.

2.9. Un quotidien à réinventer pour vivre sans voiture dans la Broye

Utiliser les TP nécessite de repenser son organisation quotidienne, dans sa vie privée comme professionnelle, et d'organiser parfois ses activités/rendez-vous en fonction de l'offre TP : « C'est une réorganisation de la routine, il faut organiser ses heures de travail pour coller aux horaires TP ». Il s'agit aussi d'anticiper les horaires, et dans certains cas de « dormir ailleurs lorsque pas possible en termes de TP ». Plusieurs personnes mentionnent une nouvelle répartition des tâches au sein du ménage, qui tend à être perçue comme « une charge pour les autres ». « On a re-réparti les tâches familiales pour s'adapter aux nouveaux horaires de rentrée ; c'est mon mari qui est allé chercher les enfants, qui a fait d'autres tâches à la maison ». « Je me suis reposée sur mon conjoint pour les courses. Et les déchets se sont accumulés (rires) car je ne suis pas allée à la déchèterie pour ne pas prendre la voiture ! ». Ces adaptations au niveau individuel et au niveau du ménage sont considérées comme possible mais parfois « compliquées », « stressantes » et limitées pour certains : « Se passer totalement de la voiture nécessiterait juste que je déménage ! »

- Des aspects logistiques

L'organisation logistique est surtout relevée dans le cadre de l'utilisation du vélo : en effet, plusieurs participants mentionnent la nécessité d'avoir un endroit où se changer, voire se doucher, en arrivant au travail. Certains bénéficient de l'infrastructure sur leur lieu de travail, pour d'autres elle est manquante. L'utilisation du vélo nécessite une anticipation logistique,



Tout une expédition de partir au Liechtenstein avec le chien et l'instrument de musique 😊 heureusement peu de changements de train, et un covoiturage prévu à la gare d'arrivée 🙏 bon week-end à tous, malgré le temps maussade!

08:31



2

notamment en termes d'affaires, et de tenir compte de la capacité de charge limitée. « Je dois embarquer d'autres vêtements pour me changer au travail... ça fait beaucoup d'affaires ». « Je prends mon vélo (conventionnel) et je peux me doucher au travail. Ça facilite. Je suis un habitué de longue date du vélo ». « J'ai fait mes courses en vélo mais en quantité plus faible, ce qui fait que je suis allé plus souvent faire des achats ». « Il faut être bien organisé : emmener l'enfant chez la maman de jour, avec les affaires de l'enfant, les affaires de travail de la journée et... l'enfant... ». « Le diable se cache dans les détails : Vous êtes invités chez des amis, vous préparez un dessert pour y aller... Attention, une fois le dessert cuisiné, il est trop tard pour se dire qu'il n'est pas possible de le transporter en vélo... !!! »



De mon côté, déposé mon fils à l'école sur le chemin de la gare. Épique avec sac à ordi pour moi et sacs d'école, de piscine et de voile pour mon fiston. Bref...et la montée depuis le bas d'esta jusqu'à la poste était costaud...



3

08:19

- Un autre rapport au temps

Vivre sans voiture, c'est également changer son rapport au temps. Les participants soulignent non seulement le temps passé dans les transports, mais également le temps nécessaire à l'organisation de leurs trajets. Si ces efforts sont réels au début, ils tendent à s'estomper au fil du temps et des habitudes. « Quand on a du temps, c'est top. Quand on est retraité ou sans emploi, ça aide à encaisser les temps de parcours plus longs et les changements ». « Vivre sans voiture ça impacte mon rythme et mes heures de travail. J'ai fait moins d'heures ce mois-ci ». « J'ai dû me réveiller plus tôt pendant le mois. Ce qui n'est pas forcément agréable ». « Ça nécessite de prendre du temps pour organiser ses déplacements (par exemple prendre une heure pour organiser sa semaine), prévoir tout à l'avance ».

- Le poids des habitudes

Au terme de l'expérience, les participants mettent le doigt sur l'ancrage des habitudes et la difficulté de les transformer. Au-delà des aspects organisationnels et logistiques, ce sont ici des aspects psychologiques et de l'ordre de l'émotionnel qui sont mis en avant. Posséder une voiture est (encore) synonyme de liberté, d'indépendance, de sécurité. « Il y a une dépendance ! Si on m'enlève ma voiture, ce serait un peu comme m'enlever ma liberté. Jusqu'à 25 ans je n'avais pas de voiture et je me sentais très dépendante des autres ». « On a toujours fonctionné comme ça et c'est rassurant d'avoir une voiture devant chez nous. On ne sait pas, s'il y a une urgence, ou qu'on doit partir subitement, j'aime bien savoir qu'elle est là devant la maison ». « J'ai essayé de modifier mon mode de vie. Mais difficile ».

- Eviter des déplacements : le télétravail, les livraisons de courses, la relocalisation

Finalement, si changer ses habitudes de déplacement apparaît complexe, limiter ses déplacements est une autre façon de transformer sa mobilité et de réduire sa dépendance à la voiture. Au niveau professionnel, le télétravail permet de limiter ses déplacements. Seuls quelques participants affirment l'avoir pratiqué (mais pas forcément plus durant le défi que d'habitude). Dans la région d'Avenches, plusieurs participants ont mis en avant l'importance de la proximité des lieux d'achats pour permettre une vie sans voiture : « On a la chance d'avoir un maraicher et des produits frais dans le village, donc on peut aller à pied ». Quant à un autre participant, il a eu recours (comme à son habitude depuis quelques années) à la livraison de courses, lui permettant de compléter avec des produits frais achetés à vélo. Un autre a découvert le service pendant le défi : « J'avais jamais utilisé le service de livraison ; grâce à cet expérience, j'ai eu du plaisir à me faire livrer ».

3. Quelques recommandations pour mieux accompagner la démotorisation dans la Broye

Les retours d'expérience présentés dans la partie précédente sont des éléments individuels et relèvent de pratiques et de ressentis propres à chaque participant. En lien avec les objectifs du défi « un mois sans ma voiture », nous souhaitons également expliciter des recommandations opérationnelles en direction des acteurs des transports et de l'aménagement du territoire.

Les recommandations que nous présentons maintenant font écho aux obstacles rencontrés. Ceux-ci ont été évoqués une première fois lors d'un sondage collectif Mentimeter organisé pendant la plénière de la séance de restitution. Une enquête a également été transmise aux personnes qui n'ont pas pu venir à cette séance. Dans les deux enquêtes, l'insuffisance de la desserte en transports publics, les horaires et fréquences et la lenteur des modes alternatifs à la voiture ressortent comme les freins principaux. Les aménagements cyclables, le confort des alternatives à la voiture et le manque de voitures en autopartage ne viennent qu'ensuite.



Ces éléments viennent confirmer l'importance des transports publics dans le « cocktail » multimodal nécessaire pour qu'il soit possible de se passer de la voiture. Dans un territoire comme celui de la Broye, au sein duquel des trains et des bus sont tout de même très présents, il reste pourtant un palier à franchir pour que cette offre ne soit pas utilisée de manière épisodique ou partielle pour certains déplacements, mais devienne le cadre d'une mobilité aisée sans voiture. Cet élément général se retrouve dans les recommandations que nous faisons sur la base des retours obtenus, en les présentant mode par mode.

3.1. Les transports publics comme colonne vertébrale

Comme nous venons de le mentionner, il semble primordial de travailler sur l'offre de transports collectifs pour offrir des conditions de démotorisation acceptables pour les Broyards. Sans doute n'est-il pas possible de le faire pour tout le territoire de la Broye. Il ressort d'ailleurs que la nature des commentaires laissés par les résidents de Payerne est différente de celle des commentaires laissés par les autres Broyards. L'amélioration nécessaire de l'offre de transports publics prend plusieurs directions qu'il est utile ici de préciser :

1. Le premier point concerne **la vitesse de circulation des trains**. Il ressort notamment que la liaison avec Lausanne et les agglomérations les plus importantes doit être la plus efficace possible, avec certains trains plus directs par exemple. « On doit pouvoir aller plus vite à Lausanne, c'est peu concurrentiel à la voiture », « il faut raccourcir les temps de trajets en train ».
2. Sur la base de la desserte spatiale actuelle, une **augmentation de la fréquence** peut permettre d'améliorer le confort des usagers par une adéquation horaire facilitée entre ces horaires et les activités qu'ils souhaitent rejoindre. « Il faudrait 3 trains par heure entre Fribourg et Yverdon », « un

bus toutes les heures à Brenles », « un train toutes les heures permet plus de flexibilité », « sans meilleure fréquence, on s'en sort pas ». Cette question des fréquences impacte de fait la possibilité même d'offrir aisément de bonnes correspondances. « Il faudrait mieux organiser les horaires des transports publics pour éviter l'attente en gare ou aux arrêts », « Les correspondances à Estavayer ne sont pas bonnes ».

3. En lien direct avec le point précédent, l'expérimentation des participants fait émerger de manière forte le besoin d'une **amélioration de l'amplitude horaire**, avec une offre qui commence tôt et finit suffisamment tard les jours de semaine, mais aussi les week-ends. « Il faut développer la fréquence le soir et le dimanche », « S'il faut rentrer tard, ce n'est parfois plus possible en train », « On doit pouvoir rentrer en bus jusqu'à 23h ou minuit ! », « Il faut plus d'offre le week-end pour les loisirs », « On a besoin de transports publics après 20h », « Que dire les soirs des jours de week-end... ». Il est clair qu'une offre de ligne classique n'est pas nécessairement possible toute la journée depuis l'aube jusqu'à la nuit, tous les jours de la semaine et pour tous les territoires. Des perspectives de **déploiement de transports à la demande** en complément spatial ou horaire nécessiteraient d'être explorées. « Pourquoi les Publicars n'existent plus ? », « Je pense que le transport à la demande pourrait permettre de faire le retour tard le soir », « Avoir un service sur appel type taxi-bus », « Peut-être mettre des petits bus électriques ».
4. Ces perspectives de services complémentaires à l'offre de ligne classique sont également des solutions qui peuvent permettre d'**améliorer la desserte actuelle, en général d'abord et pour le rabattement vers les lignes de train**. « Il faudrait développer de nouvelles lignes de bus urbains à Payerne et environs pour mieux desservir certains endroits », « Développer les offres de rabattement (sous n'importe quelle forme) pour rejoindre les gares depuis les villages ». La question du rabattement est aussi celle de l'accès au train avec les vélos, même si les vélos utilisés sont des vélos à assistance électrique, pas faciles à manipuler. Aussi, les trains à niveau pourraient faciliter l'accès à bord avec ce type de véhicule. Il reste que lorsque les arrêts de bus sont éloignés des villages, il faut que les trottoirs, les pistes cyclables, l'éclairage, etc. soient pensés pour un confort de déplacement suffisant. Un dernier point sur cette question du rabattement concerne l'accès au P+R. « Le P+R de Palézieux est parfois saturé, même avec un abonnement ! Il faudrait repenser le dimensionnement, ou a minima créer une application pour visualiser en temps réel le nombre de places disponibles, avoir la possibilité de réserver une place, etc. »
5. Vient ensuite le sujet de **l'amélioration des aménagements en gare**, qui vont permettre de limiter les désagréments liés à l'attente, notamment quand les conditions météorologiques ne sont pas favorables. « Pensons à des salles d'attente de gare confortables et chauffées, dimensionnées en conséquence, avec plus de couverts, etc., par exemple à Palézieux ». **L'amélioration du confort de déplacement** doit également concerner certaines rames : « je rêve d'un wagon-silence dans les trains régionaux », « Les conditions de déplacement sont dépendantes de la disponibilité de tables pour travailler, il en faut même dans les trains régionaux ! », « des aménagements pour les familles dans les trains ! », « On doit avoir des transports publics, y compris bus, adaptés pour travailler : tables, prises, etc. », « certains bus sont surchargés aux horaires scolaires, CFF et TPF notamment doivent traiter ce problème ! ».
6. Le dernier point concerne la nécessité d'une adaptation de la tarification des transports publics. De fait et dans la mesure où la démotorisation est difficile dans un territoire comme celui de la Broye, le prix des transports publics vient « en plus » de celui de la voiture, et assez faiblement en substitution. C'est sans doute pour cette raison que le prix des transports publics est ressenti comme élevé. « L'AG est très cher, pas sûr qu'il soit rentable ». Cette question du prix est souvent liée à des situations de déplacements réalisés à plusieurs. « Dès qu'on voyage à plusieurs, c'est trop cher », « Il faudrait des tarifs attractifs avec des abonnements week-end, des titres familles, des titres combinés TP+vélo, etc. ». Des tests existent en Suisse sur des offres tarifaires pour les déplacements réalisés à plusieurs. Un point d'étape sur la nature de ces tests et leurs impacts pourrait être utile. A noter finalement qu'un des participants évoque la question de la gratuité des transports publics. Nous ne nous y attardons pas dans ce document car il pose des questions d'ordre constitutionnel.

Tous ces éléments ne sont pas au même niveau et ne peuvent être saisis par les mêmes acteurs selon les compétences qui sont les leurs. Il reste qu'au-delà des orientations de moyen et long terme en matière de desserte ou d'horaires, ou peut-être aussi de tarification, certaines des mesures peuvent être déployées facilement et à court terme comme l'amélioration des conditions d'attente en gare, aux arrêts, et dans les véhicules de TP, le traitement des problèmes liés à la surcharge de certaines lignes aux horaires scolaires, la réflexion sur le rabattement depuis les villages vers les gares, etc.

3.2. Accompagner le boom du vélo... ou plutôt le boom des vélos

Le vélo s'est révélé ces dernières années comme étant un mode ayant, au-delà de son usage récréatif, un véritable intérêt pour couvrir les besoins de déplacements dans les plus grandes villes comme dans des territoires moins denses. L'arrivée sur le marché des vélos à assistance électrique, dont l'assistance est bridée à 25km/h ou à 45 km/h, a ouvert des possibilités nouvelles pour couvrir des distances plus importantes qu'il est moins aisé de réaliser avec un vélo conventionnel. Nous précisons également que la vitesse de circulation plus rapide de ces véhicules permet de limiter les risques d'accident sur les axes sur lesquels les voitures roulent à une vitesse similaire, et les accélérations plus rapides après des stops ou des feux tricolores sont également un facteur de réduction des risques. A travers cette expérimentation, les participants mettent en évidence plusieurs des points essentiels pour le déploiement d'une politique en faveur du vélo dans un territoire comme celui de la Broye.

1. **Le développement des infrastructures cyclables** est le point le plus souvent mentionné. L'enjeu est bien entendu celui de la sécurisation des itinéraires empruntés par les cyclistes. Les routes étroites de campagne, rapides et sinueuses, ou les routes cantonales, très rapides, sont pointées comme étant particulièrement dangereuses. Il reste que l'aménagement d'infrastructures cyclables ne peut pas se faire de manière généralisée dans des délais courts. Il semble nécessaire ainsi de travailler sur une planification cyclable régionale permettant de définir les besoins et les priorités en termes d'aménagement (par exemple les axes qui relient les villages aux gares du réseau ferroviaire structurant). Un des participants mentionne par exemple l'axe Murist-Cugy comme étant particulièrement important à traiter. Cette planification mériterait d'être réalisée à l'échelle de la Broye (en appui aux exercices de planification cantonaux), pour limiter les effets de coupures générant des discontinuités aux frontières cantonales que trois participants ont pointées.
2. La nature des aménagements cyclables nécessaires doit être précisée selon les budgets, les possibilités techniques et les objectifs fixés par les acteurs politiques. Si les **pistes cyclables séparées des voitures** sont plébiscitées par les participants au défi, notamment pour pouvoir se déplacer à vélo en famille, ces options doivent être combinées avec des aménagements plus souples, moins chers mais plus rapides à déployer selon les itinéraires. Une autre possibilité est avancée par plusieurs participants, celles qui consiste à **s'appuyer sur les routes et chemins agricoles**. Ce potentiel mérite d'être plus finement évalué, et lorsque l'usage de ces itinéraires est pertinent, il sera nécessaire d'associer aux quelques aménagements physiques éventuels un travail de concertation avec les agriculteurs pour travailler sur le partage de ces axes. A noter que le réseau cyclable doit être pensé pour être continu et qu'une signalétique doit être déployée. Nous précisons à ce niveau que les cyclistes du quotidien ne sont pas différents des automobilistes ou des piétons, ils privilégient les axes les plus directs et limitent les détours.
3. **Le développement de l'offre de stationnement vélo** constitue un autre des éléments-clés jugés nécessaires par les participants. Ils relèvent qu'il manque des places pour stationner le vélo et l'attacher à divers arrêts de transports publics et dans les gares du territoire de la Broye, assez inégalement équipées de ce point de vue. Les villes de Payerne et d'Estavayer sont pointées notamment comme insuffisamment pourvues d'espaces de stationnement pour les vélos. L'engouement des participants pour les vélos à assistance électrique 25 et 45 montre bien que ce type de véhicules est bien adapté à ce territoire. Cela implique de mettre à disposition des places de stationnement sécurisées car les vélos en question sont chers. Cela peut prendre la forme de locaux collectifs (20 à 60 places) fermés et accessibles par carte à des abonnés, ou des cages individuelles pouvant être fermées avec des cadenas personnels. Ces équipements doivent permettre d'accueillir des vélos parfois de grande taille (longtail ou vélocargos par exemple). Les usagers de ces services peuvent également y laisser des affaires (par exemple vêtements de pluie ou vêtements chauds

l'hiver). A noter enfin que le stationnement vélo ne doit pas uniquement être développé dans les gares mais bien dans l'ensemble des pôles d'attraction.

4. En complément du point précédent, **l'accès à vélo à certains lieux mérite d'être amélioré**, notamment aux déchèteries. Cela peut paraître anecdotique mais ce point a été mentionné par six participants ! Aussi, un aménagement de ces lieux pourrait porter une valeur symbolique intéressante.
5. Deux participants ont évoqué l'intérêt qu'**un service de location de vélos sur des longues durées** soit déployé. Cela peut prendre la forme d'une location-leasing ou comme d'autres territoires un accès à un vélo (à assistance électrique) avec un tarif très attractif mais sur une durée ne pouvant dépasser 6 mois par exemple. Un tel service peut aider à faire connaître les avantages (et inconvénients) du vélo pour des personnes qui hésitent à franchir le pas et s'équiper. « Un vélo électrique doit vraiment être adapté à la personne qui le conduit, il faut le tester sur des longues périodes pour se faire une idée ».
6. Un élément souvent oublié dans les politiques cyclables a été mentionné par deux participants : **la nécessité de travailler sur l'éducation à l'usage du vélo** : « Commencer très tôt avec les enfants pour l'usage du vélo ». « Il y a une différence entre Suisse romande et Suisse allemande. En Suisse allemande les enfants sont beaucoup plus sensibilisés au vélo. Ce n'est pas seulement le rôle de l'école, mais aussi des parents ». Au-delà des plus jeunes, il est utile de travailler sur des formations ciblant un public plus large de personnes qui ne sont pas à l'aise avec le vélo en général ou pour circuler à vélo dans le trafic : « des journées sans vélo (comme slow-up) ou dimanches sans voiture ou encore des formations dans les écoles d'utilisation du vélo ».
7. En lien direct avec le point précédent, **l'animation événementielle** autour du vélo se révèle également être une piste intéressante à creuser. « On peut également créer des réseaux similaires au Pedibus avec des parents bénévoles qui emmèneraient des groupes d'enfants à l'école à vélo. Aux Pays-Bas, les enfants de villages s'organisaient pour aller tous les jours à vélo ensemble (plus sécurisé et motivant). On peut également créer des concours ou des foires à la mobilité douce pour promouvoir la mobilité douce. En Belgique (d'où je viens) il existe chaque année un événement régional appelé "le Beau Vélo de Ravel" qui est médiatisé et diffusé à la télé pour promouvoir la mobilité douce. Peut-être qu'on pourrait envisager une médiatisation du slow-Up qui ressemble un peu à cet événement ».
8. Deux participants ont finalement évoqué l'idée de lancer **une subvention à l'achat des VAE** sur le territoire de la Broye, pouvant potentiellement être portée par les communes comme c'est déjà le cas à plusieurs endroits en Suisse. Des précautions méritent ici d'être évoquées pour qu'un tel subventionnement ne soit pas dilué dans un effet d'aubaine pour les personnes qui de toute façon auraient acheté un VAE et sont heureuses de le payer moins cher, mais à l'inverse soit utile pour déclencher l'acte d'achat ou, a minima, générer une montée en gamme (avec des véhicules dont la durée de vie est supérieure). Des retours d'expérience existent pour nourrir ces réflexions. Une participante suggère également la mise en place de subventions en provenance de la Confédération, sans que leur nature soit précisée, pour inciter à l'usage des modes doux.

Les points présentés dans cette section permettent d'aborder quasiment toutes les dimensions d'une politique de soutien au vélo et leur mention par les participants montre l'attente forte pour que le territoire de la Broye soit plus accueillant pour le vélo. Toutes ces mesures ne peuvent pas être activées à court ou moyen terme ; des choix doivent être faits. Il nous semble important d'insister sur le fait que ces choix doivent de toute façon intégrer des aménagements infrastructurels. Ils permettront de rendre plus performantes les mesures dites « soft ». Nous nous permettons d'ajouter une recommandation complémentaire en lien avec ce sujet autour de perspectives d'expérimentation et de **développement de l'usage des véhicules dits « intermédiaires »**. Nous avons noté et présenté précédemment dans ce rapport l'importance des freins météorologiques et liés à la difficulté de transporter une personne sur le vélo. Les véhicules intermédiaires ont justement cet avantage de mieux protéger les usagers des aléas climatiques et la plupart permettent de voyager avec une seconde personne. Nous sommes convaincus que la forme du territoire de la Broye et la nature des attentes exprimées par les participants à ce défi militent pour un travail de soutien à l'usage de ces véhicules à l'image de ce que fait l'ADEME en France¹.

¹ <https://infos.ademe.fr/mobilite-transport/2024/le-vehicule-intermediaire-est-le-chainon-manquant-entre-le-velo-et-la-voiture-electrique/>

3.3. L'autopartage comme solution de secours

En ce qui concerne maintenant l'autopartage et au regard des retours des participants, il semble important de mener des efforts de déploiement de ce type de service. Plusieurs participants appellent à un développement de l'offre actuelle. « Une voiture Mobility dans chaque village ! ». Ce déploiement souhaité concerne essentiellement le service en boucle tel qu'il existe actuellement et doit se faire de manière ambitieuse pour atteindre la masse critique assurant au service une plus grande pertinence pour les usagers.

Une participante a également fait appel à l'équipe d'organisation du défi pendant et après le défi pour obtenir de l'aide à un déploiement de l'autopartage informel, dit « entre particuliers ». De fait, cette personne explique qu'elle aimerait partager son véhicule avec ses voisins et prétend avoir rencontré plusieurs personnes ayant ce même souhait. Mais elle manque d'informations sur la manière dont cela peut être organisé, sur comment traiter les questions d'assurance, de « réservation » possible, etc. Aussi, il nous semblerait important de porter une campagne d'information sur ce type de possibilités, en s'appuyant notamment sur les travaux réalisés déjà par l'ATE² et en les complétant éventuellement avec un accompagnement individualisé auprès des personnes intéressées.

3.4. Pick-e-bike et le vélo en-libre-service

Pour le service Pick-e-bike et en écho à ce que nous avons mis en avant pour Mobility, il ressort que ce service gagnerait en efficacité si son déploiement pouvait s'accélérer. De fait, les vélos en libre-service ne deviennent performants et leur taux de rotation n'augmente de manière significative que lorsque l'offre en nombre de vélos dépasse un seuil critique. Les participants réclament ainsi des vélos Pick-e-bike à Moudon par exemple, ou à Aumont. Reste à savoir comment articuler cette offre avec de la location longue durée.

3.5. Le covoiturage et le transport à la demande

Le covoiturage ne faisait pas partie des services offerts aux participants pendant le défi, mais vivre sans voiture nécessite parfois de recourir à du covoiturage, très largement informel. Un effort de communication serait ainsi nécessaire pour faire connaître l'application déjà déployée sur la Broye, ce qui permettrait de faire croître le nombre d'offres et de demandeurs de trajets covoiturés. Il serait sans doute pertinent de le développer sur certaines zones du territoire, par exemple avec des lignes de covoiturage et de l'autostop organisé avec des bornes permettant d'accélérer le recrutement de participants actifs. « Ça fait 24 mois que je cherche quelqu'un pour covoiturer et c'est impossible ».

Cette demande du déploiement d'un service de covoiturage performant vient s'articuler avec celui d'une offre de transport à la demande, car dans les deux cas cela peut permettre d'offrir une alternative à des trajets terminaux. Ainsi, un service de type Publicar est demandé dans certains territoires et à certaines heures tardives de la journée.

Enfin et comme pour l'autopartage informel, il serait utile de réfléchir à la manière dont des formes informelles de covoiturage pourraient se développer au niveau local. Ce sont des dynamiques qui ont été observées dans plusieurs territoires ruraux et qui apportent une certaine souplesse (certaines se déploient par exemple via des groupes WhatsApp ou sur Facebook). Une participante suggère la possibilité de trouver des ambassadeurs et les aider à porter le développement de ces micro-communautés. Une autre personne évoque la création d'une « plateforme locale pour l'ensemble des habitants de la région et les inviter à s'inscrire gratuitement et mentionner les trajets récurrents qu'ils font (genre moi je vais les mardis et mercredis de Estavayer à Lausanne et du coup en ayant une visibilité sur qui va où on pourrait plus facilement organiser des covoiturations longue distance. On a déjà une application dispo je pense, mais peut-être la COREB et les autorités locales pourraient en faire davantage la promotion... ».

3.6. Quelle intermodalité ? Quelle multimodalité ?

Les sections précédentes étaient organisées par mode, mais deux éléments évoqués par les participants concernaient plutôt l'articulation des modes les uns avec les autres. Le premier de ces deux points concerne l'information voyageur, avec la demande portée par un des participants pour une application regroupant

² Autopartage privé – ATE Association transports et environnement

toutes les possibilités de déplacement, de manière à mieux connaître les possibilités. Il s'agirait notamment de rassembler des informations sur les alternatives transports publics, vélo, vélos libre-service, voitures Mobility, etc. Cela permettrait de « mieux informer sur les services qui existent ». Un des participants va plus loin que l'unique question de l'information multimodale et suggère une intégration tarifaire de tous les services alternatifs à la voiture : « un "Swisspass" ou "BroyePass" multimobilité qui permettrait d'utiliser l'ensemble des moyens (CFF, bus, vélo de partages, Mobility) à un prix réduit aux habitants de la Broye ».

La seconde est très largement partagée et porte sur la possibilité de se déplacer avec les vélos dans les trains « en donnant plus d'espace pour les accrocher », mais aussi dans les bus Carpostal, avec des possibilités de les mettre à l'arrière par exemple. Ces demandes permettent une fois de plus de souligner le déficit d'alternatives pour les déplacements terminaux.

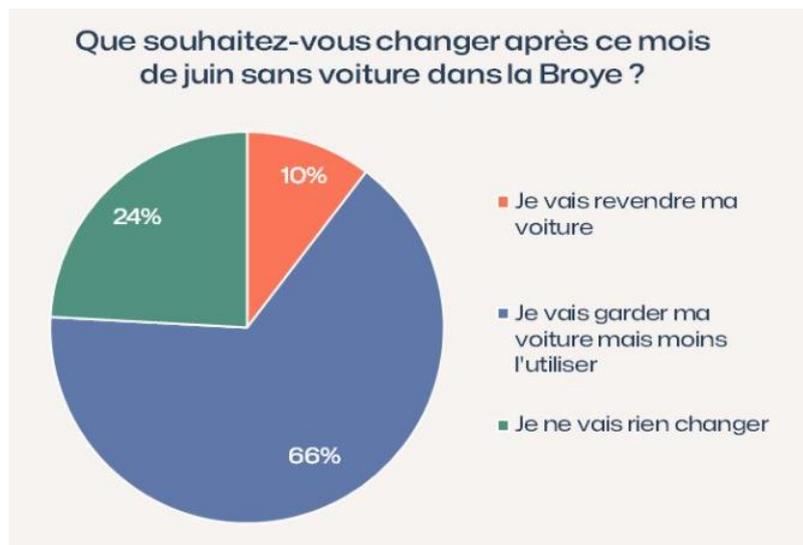
3.7. Autres

Quelques propositions viennent conclure ces recommandations en sortant du cadre des transports en tant que tels. Elles concernent l'organisation d'un ramassage des ordures ou la facilitation du télétravail. Dans les deux cas, ces éléments permettent d'éviter des déplacements et facilitent indirectement les modes de vie sans voiture.

Conclusion

Le dispositif méthodologique déployé pour l'organisation du défi « un mois sans ma voiture » a été conçu spécifiquement pour l'action menée dans le territoire de la Broye. Cela a permis à 33 personnes de tester durant le mois de juin plusieurs modes de transport et d'évaluer les perspectives d'un mode de vie sans voiture, ou plutôt d'un mode de vie moins dépendant de la voiture. Dans les semaines suivant le défi, sur les 18 participants ayant bénéficié d'un AG Découverte, 2 participants ont souscrit un AG, dont une des deux a également acheté un AG Familia Jeune en même temps. Avec « uniquement » les participants au défi, nous obtenons un taux de conversion d'environ 11%. En incluant l'AG Jeune, ce taux est d'environ 16%.

Le premier enseignement sur lequel nous souhaitons insister concerne l'impact individuel de cette expérience. Si 10% des participants à notre défi ont déclaré s'orienter dans une démarche de vente de l'une des voitures de leur ménage, la majorité d'entre eux ne souhaitent pas se démotoriser mais ont l'intention toutefois de moins utiliser leur voiture à l'avenir.



Ces résultats, en écho aux enseignements présentés tout au long du rapport, soulignent la dépendance forte du territoire de la Broye à la voiture et les besoins de développement des alternatives pour que la transition vers un mode de vie sans voiture puisse être activée. Aussi et au-delà des chiffres présentés sur l'impact du défi sur les 33 personnes qui y ont participé, nous considérons comme fondamentaux la seconde partie des enseignements sur le devenir du territoire et les modalités d'intervention pour qu'il soit plus accueillant vis-à-vis des modes de vie sans voiture.

Ce défi « un mois sans ma voiture » dans la Broye nous a également permis de rendre compte de la nature des évolutions qui peuvent être attendues sur les alternatives modales à la voiture. Nous ne reviendrons pas ici sur le détail des recommandations qui ont émergé – elles sont nombreuses et diverses. Elles permettent de pointer des pistes d'action dont certaines peuvent être activées à court terme, mais elles trouvent leur cohérence dans une action politique de plus long terme et s'inscrivent dans un objectif d'amélioration du potentiel d'accueil du territoire broyard vers des modes de vie moins dépendants de la voiture.

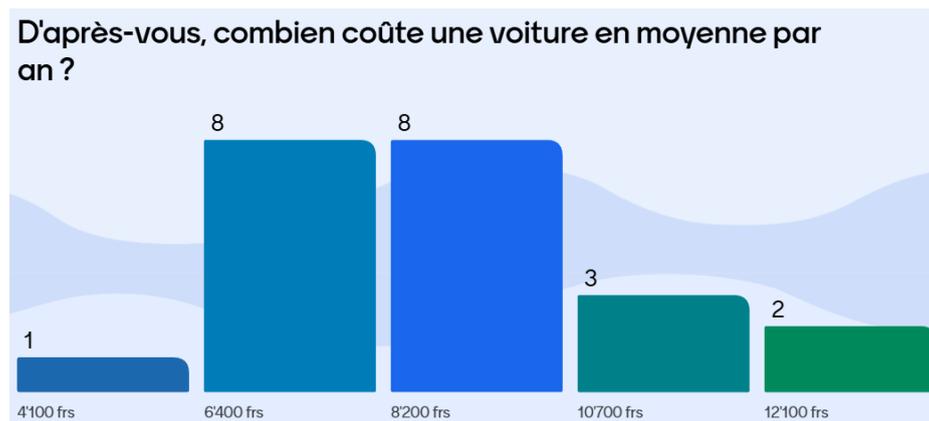
Nous avons également pu cibler quelques limites sur le plan de la méthodologie déployée. La première concerne la procédure de recrutement. Nous avons sous-évalué l'attrition de notre échantillon entre la déclaration d'intention de participer au défi et l'enregistrement effectif. Pour avoir 40 participants, nous aurions sans doute dû au départ contacter 60 personnes.



La seconde limite a été pointée par un des participants lors de la séance de restitution et concerne la faible évocation de la marche dans les discussions. Nous partageons ce constat et considérons qu'elle doit faire partie des sujets en matière de politiques des transports. Les populations démotorisées marchent plus souvent que celles qui sont motorisées et cet état de fait doit suffire à ce que nous évoquions plus en détail ce point lors de la séance de restitution.

Une troisième limite concerne la manière dont le service d'autopartage a été testé. Deux facteurs concomitants ont fait que peu de personnes ont effectivement testé le service Mobility. Nous avons convenu d'une part d'un niveau de contrainte faible sur l'usage de la voiture particulière (au-delà de l'engagement des participants à l'utiliser le moins possible) et nous avons d'autre part offert l'abonnement Mobility sans y intégrer d'enveloppe couvrant quelques déplacements avec les véhicules de Mobility. Aussi, les participants qui se voyaient dans l'obligation d'utiliser une voiture pendant le mois du défi se sont tournés presque systématiquement vers leur voiture personnelle dont l'usage était bien moins cher que celui (même avec l'abonnement offert) des voitures Mobility. Pour les défis qui seront organisés à l'avenir, il est donc nécessaire soit de contraindre de manière forte l'usage de la voiture individuelle (retrait de clés ou de plaques), soit offrir 30frs à 50 frs en plus de l'abonnement au service d'autopartage pour inciter au test du service.

Le dernier point pouvant être évoqué ici concerne la question du prix de la mobilité en général, de la voiture d'un côté et des autres modes ensuite. Lors de la séance de restitution, nous avons demandé aux participants quel était, à leur avis, le coût moyen d'une voiture par an. Les 22 personnes qui ont répondu à cette question situent leur évaluation sur les propositions 6'400frs et 8'200frs plutôt que 10'700frs qui est l'évaluation donnée par le TCS.



Cette sous-évaluation des coûts de la voiture est connue et tient à la faible considération des coûts fixes relativement aux coûts variables. Nous avons pris le temps, toujours lors de cette séance de restitution, de présenter quelques éléments chiffrés sur ce qui explique le coût élevé de la voiture et sur le coût des autres modes. L'exercice que nous avons choisi de faire sur ce sujet des coûts de la mobilité est général et non individualisé. Il aurait pu être intéressant, mais plus exigeant en temps, de faire évaluer le prix de la voiture de chaque participant, de faire un budget individualisé voire à l'échelle du ménage de ce que coûteraient les alternatives à la voiture s'ils s'en séparaient, etc.

Au final et au-delà de ces quelques limites, il ressort de cette expérience un double impact sur les changements de pratiques (et d'équipement pour quelques-uns) d'une part, et sur la connaissance des besoins d'aménagements en termes d'infrastructures et de services d'autre part. Ce deuxième point est central pour nous car il permet de toucher et d'améliorer le potentiel d'accueil du territoire de la Broye pour des modes de vie moins dépendants de la voiture. Plus il sera élevé, plus les initiatives d'accompagnement individualisé auront des effets importants. Nous considérons ce défi dans la Broye comme un point d'étape qui permet de situer le territoire au niveau de la qualité et de la cohérence de ses offres alternatives à la voiture. L'étape suivante est à nos yeux celle de l'intervention sur le terrain pour étendre le champ des possibles de la démotorisation.