

Mobilité^(im)

Vivre et bouger dans les Alpes

6 tables rondes | 20 intervenants
Transports | Travail | Urbanisme | Environnement

Infos sur www.dialogue-sciences-valais.ch

1 et 2
septembre
Salvan

Ouvert à tous
Entrée libre



Avec le soutien et le partenariat du Service de la mobilité du canton du Valais



Sponsors principaux



Ils nous soutiennent



Salvan



FONDATION
LÉONARD GIANADDA
MÉCÉNAT



la Mobilière

Ouverture du colloque



L'ouverture, par le président de l'association Dialogue des Sciences et directeur de la HES-SO Valais Wallis, François Seppey

> Dialogue des sciences en 2 mots

«Notre objectif: faire parler les disciplines entre elles et aborder des thèmes en lien avec les problématiques des populations de montagne. Ainsi, après l'hydroélectricité et la gestion des risques dans l'arc alpin, nous vous proposons d'aborder avec ce 3^e colloque la question de la mobilité.»



Le message de bienvenue, par le président de Salvan, Florian Piasenta

> Pourquoi Salvan ?

«En 10 ans, notre commune a passé de 1100 à 1500 habitants. Or Salvan se situe à 10 minutes de la première entrée d'autoroute, et bénéficie d'une desserte en train de 5h30 à 23h30 du lundi au dimanche grâce au Mont-Blanc Express. Nous avons également un bus intervillageois. Pour toutes les familles qui souhaitent vivre en montagne sans avoir plusieurs véhicules, c'est un vrai atout. Et pour les visiteurs, des billets combinés avec les remontées mécaniques pour le ski (60 000 skieurs/an) ou le Zoo (150 000 visiteurs/an) sont en place à prix préférentiels.»



L'entrée en matière de **Vincent Pellissier**, chef du **Service de la mobilité du canton du Valais**

> **Nous construisons des infrastructures inadaptées**

«Nous réalisons actuellement des infrastructures qui ont été pensées dans les années 60 ou 70. Elles ne sont plus du tout adaptées à la mobilité d'aujourd'hui et à un monde en profond changement: finitude des ressources, vieillissement de la population, aversion au risque, intelligence artificielle, dématérialisation, multi-modalité, bouger mieux plutôt que bouger plus, etc. Des gens aujourd'hui roulent avec des véhicules du futur sur des infrastructures du passé.»

> **Le prix, moteur de changement**

«En covoiturant, on pourrait multiplier par exemple par trois le nombre de personnes transportées par véhicule. Mais tant que le prix du km sera aussi bon marché, il n'y aura pas de changement de pratique. La transition énergétique n'a jamais été aussi rapide que depuis six mois. Notre système politique ne permet pas de faire mieux.»

> **Le réseau s'adaptera, marché oblige**

«Le Valais est le 4^e canton de Suisse, avec 21,4% de véhicules à motorisation alternative immatriculés en 2021. Le réseau sera-t-il prêt à supporter la recharge? Bien sûr. Tout le monde ne tire pas l'eau de la chasse en même temps... Les véhicules seront les systèmes de stockage de demain et une décentralisation de la production va aussi bouleverser le réseau. Cela va nécessiter des adaptations, mais le marché va y répondre. Aujourd'hui, 95% de nos déplacements font moins de 5 km, une recharge journalière suffit largement.»

> **Qui sème des routes, récolte du trafic**

«Un véhicule électrique, c'est mieux qu'un véhicule hybride, qui est mieux qu'un véhicule thermique, mais qui sont tous moins bien qu'un vélo ou que la marche. Souvenons-nous que nous sommes nés avec des pieds, et non avec des pneus.»

«Construire une route ne résout jamais rien, c'est démontré scientifiquement, cela s'appelle **le paradoxe de Braess**. Au contraire, le problème s'aggrave. Qui sème des routes, récolte du trafic. Il est temps d'arrêter de produire de l'offre de mobilité supplémentaire mais bien de repenser la demande. Cela passe en premier lieu par une refonte de notre rapport au territoire.»

«férence» / Intermède culturel

Proposition libre sur l'(im)mobilité dans les Alpes par Claire Frachebourg, artiste valaisanne, alumna de l'**Ecole de design et haute école d'art du Valais (EDHEA)**



Mobilité du futur: qu'en disent la science-fiction et les experts ?



avec

Marc Atallah (MA), directeur de la **Maison d'Ailleurs**, Yverdon-les-Bains



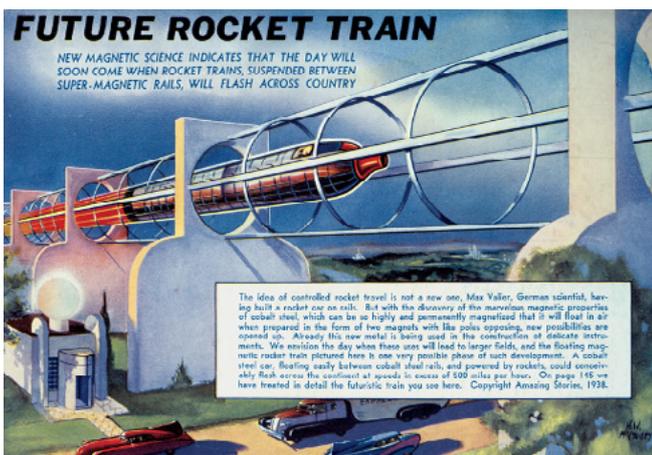
Quentin Ladetto (QL), responsable de la prospective technologique, armasuisse Sciences et Technologies (deftech.ch), co-fondateur de l'atelier des futurs – atelierdesfutures.org

→ A la modération, **Agathe Seppey**, journaliste, **Le Temps**

> La science-fiction a-t-elle imaginé la mobilité de demain ?

«Oui, la mobilité est une thématique présente dans la science-fiction et les modèles imaginés sont assez proches de ce qui est encore en train d'être imaginé aujourd'hui, la valeur principale de ces modèles étant l'oubli de l'espace et du temps.» (MA)

«A la fin des années 50 déjà, on imaginait comment s'affranchir des accidents, de la fatigue. Aujourd'hui aussi, le confort joue un rôle important dans la mobilité. Mais si on devait réaliser cette même illustration en 2022, les gens ne joueraient sûrement pas aux dominos: ils seraient sur leur laptop pour travailler! On pensait jadis que la technologie nous libérerait de tâches harassantes, pourtant nous sommes de plus en plus asservis par elle.» (MA)



Amazing Stories, janvier 1939 (Coll. Maison d'Ailleurs)



Publicité pour America's Electric Light & Power Companies, 1957 (Coll. Maison d'Ailleurs)

> Prospectivistes et science-fiction, un bon ménage

«Les prospectivistes? Ils tentent d'anticiper l'innovation technologique et les conséquences qu'elle pourrait avoir. Par exemple, on voit que l'image aujourd'hui tend à remplacer la réalité. On fait de plus en plus de réunions via zooms, certains visitent le Louvre sur leur tablette, volent dans le Grand Canyon dans un jeu vidéo, etc. La chair a disparu. Et si l'humain se réduisait à un cerveau. Et si demain, l'image suffisait? Si le transport mental était plus important que le transport physique, et que le tourisme de masse, demain, se créait autour de cela?» (QL)



Amazing Science Fiction Stories, septembre 1984 (Coll. Maison d'Ailleurs)

> Les nouvelles technologies, toujours souhaitables?

«Pendant longtemps, on a innové et développé de nouvelles technologies parce qu'on réussissait à le faire. Aujourd'hui on a changé de posture, et on se demande si certaines innovations sont souhaitables. Est-ce qu'elles ont un sens, quelles peurs et quels défis font-elles naître?» (MA)

> La question du futur: qui va maîtriser les flux?

«La question de la surveillance est inhérente au développement des flux. On voit cette sorte d'agent de police du futur. Votre AG ou votre 1/2 tarif sont scannés à chaque transport, et toutes ces données sont utilisées pour la prévision des déplacements.» (QL)



Chromolithographie publicitaire St-Niklaas, circa, 1950 (Coll. Maison d'Ailleurs)

«Et d'ailleurs, la Chine utilise un appareil de surveillance dans la rue qui fait étrangement penser à ce qui avait été imaginé 70 ans plus tôt. Mais ne pensez pas que ce genre de système ne soit présent qu'en Chine!» (QL)



Pour poursuivre

Ouvrage / David Le Breton, *L'adieu au corps*, Editions Métailié, 2013

Film / Matrix (ou La Matrice), Les Wachowski, 1999

TABLE RONDE 2

Les régions alpines : terres d'exode, terres promises

avec

Florian Piasenta (FP), président de Salvan

Viviane Cretton (VC), anthropologue, HES-SO Valais-Wallis

Thomas Egger (TE), directeur du Groupement suisse des régions de montagne

Leïla Kebir (LK), professeure en tourisme et économie territoriale, Institut de géographie et de durabilité, Université de Lausanne



→ A la modération, Vincent Fragnière, rédacteur en chef, Le Nouvelliste

> Le Valais, canton urbain ou de montagne ?



Leïla Kebir

L'un et l'autre / «Un mélange sans doute: 80% des gens vivent en plaine, mais on a l'image d'un canton de montagne, rural, alors même que finalement, l'agriculture de montagne n'est de loin pas l'économie principale.» (VC)

Classer, c'est opposer / «Pourquoi vouloir opposer des réalités qui sont différentes mais qui sont aussi porteuses de similitudes, d'interdépendances et de complémentarités. Ce sont les discours politiques ou économiques qui souvent revendiquent un fossé entre villes et campagnes, citadins et ruraux, et c'est aujourd'hui un sujet de conflit dans notre pays, qui n'est de loin pas réglé...» (LK)

> Ce mouvement vers la nature, la montagne, effet de mode ou réel changement ?



Florian Piasenta et Viviane Cretton

Le signal de l'immobilier: une offre épuisée / «Les nouvelles technologies ont changé la donne. Aujourd'hui, il n'y a plus un chalet à vendre dans les Alpes. Il faut continuer à investir dans l'accessibilité digitale et l'utilisation intelligente de ce potentiel.» (TE)

Séjour en R2 du vendredi au lundi / «Effectivement, depuis 10 ans le nombre d'habitants chez nous a drastiquement augmenté, et il le marché des résidences secondaires est aujourd'hui sec. Ceux qui viennent pour le week-end arrivent le jeudi et repartent le lundi, car ils télétravaillent.» (FP)

Nouvelle génération: moins de travail, plus de nature / «Et la nouvelle génération fait d'autres choix de vie. Elle souhaite travailler moins, les valeurs changent...» (VC)

> Attirer, oui, mais comment faire rester ?

Une politique de logement / «L'accessibilité est aussi un des facteurs-clés, notamment l'amplitude et la fréquence des transports, et puis le logement. On l'a vu avec la Lonza, où sont arrivés 2000 ouvriers, qui ne trouvaient pas de logement à prix abordable. Les communes devraient avoir un politique en la matière, et en parler sur leur site web.» (TE)

Des services / «Effectivement, attirer c'est bien, mais faire rester encore mieux. Et là se pose la question des services disponibles.» (LK)

> Peut-on vraiment se passer de voiture dans les Alpes ?

Une mobilité multimodale: auto + vélo + train / «Les comportements changent, 1/3 des visiteurs du zoo, viennent en train. Pendant le Covid, quand tout le monde venait en auto, c'était une catastrophe... De plus en plus de familles ont un mix: 1 voiture + vélo électrique + demi-tarifs.» (FP)

Ça dépend de l'efficacité, de la fréquence / «Une étude avait été menée en milieu urbain en Suisse entre 1997 et 2011. Elle a révélé que les gens étaient prêts à utiliser les transports publics, pour autant que ceux-ci soient aussi efficaces que la voiture. L'enjeu réside donc dans la fréquence. Du côté de Val de Bagnes, ils l'ont compris, et ont mis une cadence à toutes les 30 minutes pour relier Martigny à Verbier.» (VC)

Si le dernier km était couvert... / «Il y a effectivement un gros potentiel de transfert de la route au rail, mais pour cela il faut que le dernier kilomètre soit couvert, que les gens soient sûrs d'arriver à leur but et que leurs bagages soient aussi transportés. En Suisse, 44% des trajets sont des transports de loisirs, mais il n'y a pas de politique fédérale en la matière. Des projets comme le Bus alpin, à Binntal, démontrent, comment le dernier km peut être couvert et ainsi l'attractivité des territoires renforcée. De telles initiatives devraient d'avantage être soutenues par la Confédération et les cantons.» (TE)

Pour poursuivre

Travaux / MODI – Le Conseil fédéral projette la mise en place d'une infrastructure nationale de données sur la mobilité, pour améliorer la mise en réseau des différents acteurs



Thomas Egger et Leïla Kebir



Vincent Fragnière



Viviane Cretton

TABLE RONDE 3

Mobilité, développement territorial, urbanisme : comment résoudre l'équation ?

avec

Jean Varlet (JV), professeur honoraire, directeur scientifique de la Chaire Mobilité, Fondation Université Savoie Mont-Blanc (jeune retraité)

Tamar Hosennen (TH), directrice, Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG

Eric Duc (ED), chef de section, Planification et gestion des infrastructures, Service de la mobilité du Canton du Valais

Nicolas Mettan (NM), chef du Service de développement territorial du Canton du Valais (à la retraite au moins d'octobre)



→ A la modération, Frédéric Filippin, rédacteur en chef, Canal 9

> Le point sur les infrastructures de mobilité du Valais

Rattraper aujourd'hui le retard pris hier / « Le Canton du Valais entretient 1700 km de routes. On devrait investir chaque année 2% de la valeur à neuf, soit 140 millions. Un sous-investissement a été réalisé durant plusieurs décennies et le réseau n'a cessé de se dégrader. Aujourd'hui on investit environ 160 millions par an. » (ED)

Ne plus construire, mais partager l'espace entre les différents utilisateurs / « Les grandes infrastructures sont là, il n'est plus justifié d'en construire de nouvelles. Aujourd'hui il s'agit plutôt de partager l'espace à disposition pour offrir de la place à d'autres moyens de mobilité: cyclistes, piétons, etc. et pour aménager des espaces de rencontre et de convivialité. » (NM)



> **Utilisation du sol, protection de l'environnement, transports, etc., comment la mobilité peut-elle se frayer un chemin ?**



Nicolas Mettan et Jean Varlet

Urbanisme et voies de transport, une histoire de poule et d'œuf / «Territoire et transports sont intimement liés. Dans les années 1960-80, dès qu'on créait une autoroute, une zone industrielle naissait. En Savoie, avant les JO d'Albertville, la route nationale d'accès en Tarentaise subissait des bouchons en permanence lors des vacances scolaires; 5 à 10 ans après la construction de l'autoroute, inaugurée pour les Jeux, les bouchons étaient de retour et depuis, ils sont systématiquement là à chaque week-end d'hiver. Or, dans le même temps les stations de la région se sont fortement développées (doublement de la capacité d'accueil). Qui est la poule? Qui est l'œuf?...» (JV)

L'outil: le plan directeur cantonal. L'échelle: l'agglomération / «La commune n'est pas la bonne échelle pour réfléchir à la mobilité, l'agglomération oui. Nous avons conçu le plan directeur cantonal pour harmoniser toutes les politiques sectorielles à l'échelle du canton, y compris la mobilité, et pour que les agglomérations puissent réfléchir avec les bons acteurs, dans un cadre approprié; pour qu'elles puissent organiser la chaîne de mobilité, et la compléter avec les maillons manquants, tout en intégrant une forme de sobriété nécessaire à notre époque de décarbonation.» (NM)

> **En Valais, 80% des gens se déplacent en voiture. Comment changer les comportements ?**



Tamar Hosennen

Développer l'offre pour doper la demande / «Si on développe l'offre, la demande viendra. Le Valais a développé la mobilité ferroviaire en plaine, et cela a fortement augmenté la demande. Il ne s'agit pas de remettre en question l'usage de la voiture, mais d'utiliser le mode de transport le plus adéquat selon la distance à parcourir. Et puis il faut une urbanisation de qualité: ne plus concevoir un secteur résidentiel, un secteur commercial, etc. mais des quartiers perméables, où il y a de tout, pour que les gens n'aient pas à se déplacer au moindre besoin.» (NM)

La responsabilité des entreprises / «Il faut construire des pistes cyclables, mais aussi promouvoir l'intermodalité. Et les entreprises ont un rôle à jouer dans ce changement des comportements. Alors que les transports publics sont payants, elles offrent des places de parc gratuites aux automobilistes, ça n'est pas de nature à inciter l'utilisation des transports en commun. Mais les choses évoluent; de nombreuses entreprises recherchent la proximité des gares pour s'établir.» (TH)

> Le rôle du Canton, dans la mue de la mobilité ?



Bientôt une nouvelle loi, et peut-être plus de moyens / « On est au début d'un long processus, mais dans la nouvelle Loi sur les transports publics et la mobilité douce (LTPMD), le Canton se donne les moyens de mettre en place un vrai réseau cantonal de mobilité douce. A ce jour, deux collaborateurs travaillent sur ces questions au Service de la mobilité (SDM). On espère disposer bientôt de davantage de moyens... En Valais, 70% des gens vivent à moins d'1 km d'une gare, et plus de 80% du budget du SDM est investi sur les routes de montagne. » (ED)

Mieux fixer les priorités d'investissement / « Faut-il continuer à desservir les fonds de vallée où 20 personnes vivent ? Il faut oser se poser la question, et nous l'avons fait pour les remontées mécaniques, où certains projets ont été abandonnés. Pour le réseau routier, la réponse est sans doute plus nuancée. Les gens qui habitent en fond de vallée ont droit à certains services, mais les priorités d'investissements et les montants alloués pourraient parfois être réévalués... Fort heureusement, de nombreuses vallées sont très bien desservies grâce aux stations qu'elles accueillent. » (NM)

Ne pas offrir de tout partout / « Desservir les fonds de vallée, oui, mais pas forcément en transports publics. Il n'est pas nécessaire d'avoir de tout partout. Il faut être innovant. Certains par exemple créent des communautés WhatsApp pour covoiturer dans certaines vallées. » (TH)

> Question du public / La seule piste cyclable du canton longe le Rhône, mais elle n'est pas terminée et personne ne l'entretient ?



Le projet: un réseau de mobilité douce cantonal / « Effectivement, la répartition des tâches entre les Canton et les Communes ne sont pas claires. En principe, c'est le Canton qui finalisera cet objet, en tenant compte des contraintes de la 3^e correction du Rhône. Pour ce qui est d'un réseau de mobilité douce, les compétences étaient jusqu'ici données aux Communes. Pour avancer plus efficacement le Canton doit prendre sa part de responsabilité et nous allons mettre en œuvre un réseau cantonal, dont nous assurerons l'entretien. » (ED)

> Question du public / Et des transports publics gratuits ?



Les TP sont déjà bons marchés / « La gratuité ne fonctionne pas, elle se reporte toujours sur quelqu'un. Et les transports publics ne sont pas chers. Une voiture coûte 10 000 francs par an, un abonnement général 3500. » (TH)

Gratuité = déresponsabilisation du client et remise en cause des investissements / « D'une part, qui dit gratuité dit déresponsabilisation du voyageur et augmentation des dégradations, diminution du confort, de la fréquentation, etc.; d'autre part, la suppression de recettes tarifaires, non compensée par un apport supplémentaire fondé sur l'impôt ou sur la ponction dans un autre poste budgétaire (lequel est alors diminué?), ne peut que réduire ou supprimer la capacité d'investissement sur le réseau et, à moyen et long terme, détériorer celui-ci dans ses équipements et dans son fonctionnement. » (JV)



Frédéric Filippin

**> Question du public / Réduire la vitesse sur l'auto-
route ?**

Réflexion fédérale en cours / « L'Office fédéral des routes y réfléchit, car cela diminue les bouchons effectivement.. » (ED)

Pour poursuivre

Législation cantonale valaisanne / Projet de nouvelle Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQ)
« Rouler à 60 km/h sur l'autoroute pourrait être une solution », Tribune de Genève, 12 juillet 2022

TABLE RONDE 4

Les réseaux de mobilité de demain

avec

Alain Barbey (AB), directeur régional CFF Ouest

Paul-Alain Clivaz (PAC), resp. Dpt Energies renouvelables et Direction de Genedis, partenaire du réseau d'électromobilité Valt

Florian Meyer (FM), directeur des opérations Suisse du bureau d'études indépendant Transitec

Vincent Pellissier (VP), chef du Service de la mobilité du Canton du Valais

→ A la modération, Lydia Gabor, journaliste indépendante

> Informer, renforcer la prise de conscience, inciter, accompagner



Alain Barbey et Florian Meyer

Inciter, le bon choix ? / «Pour que les gens changent d'habitude de mobilité, il faudrait une politique d'incitation assez forte; si on demande aux enfants s'il sont envie d'aller à l'école, je ne suis pas sûr qu'ils diraient tous oui, et pourtant ils y vont tous.» (VP)

Inciter en améliorant l'offre ferroviaire / «L'incitation à utiliser les transports publics passera par la qualité de l'offre (fréquence, robustesse, ponctualité, correspondances), mais aussi une palette de prix attractive, de la place pour les bagages, les vélos/trottinettes, la possibilité de recharger ses appareils électriques ou d'avoir du wifi, etc. Tout cela prendra du temps à se mettre en place mais on y travaille au quotidien.» (AB)

Jouer la corde sensible: la qualité de vie / «Jouer avec la carotte et le bâton permet de faire bouger les choses. Et informer, renforcer la conscientisation. Il faut que les gens comprennent que la mobilité est liée à la sécurité, au temps de déplacement, au risque d'embouteillages et à la qualité de vie en général



Vincent Pellissier et Paul-Alain Clivaz

(des usagers comme des riverains). Avec une voiture, il faut 2 tonnes pour transporter 80 kilos, car il y a aujourd'hui 1,1 personne par voiture en moyenne; est-ce que c'est vraiment pertinent? Et ce sera pire avec les véhicules autonomes, puisqu'ils pourront se déplacer à vide...» (FM)

Informier pour permettre un choix éclairé / «Hier encore, les gens ignoraient combien d'énergie représentait l'essence qu'ils avaient mise dans leur réservoir, et aujourd'hui ils sont tous en train de comprendre ce qu'est un kWh, et veulent savoir combien leur voiture en consomme. C'est une bonne chose, ils s'informent! Leur choix sera d'autant plus éclairé.» (PAC)

Guider, faciliter, accompagner / «Des outils vont peu à peu apparaître sur nos smartphones, pour nous accompagner dans le bon choix du moyen de mobilité. Nous serons accompagnés, guidés, notre sens des responsabilités et notre sens civique seront titillés, le changement va se faire peu à peu.» (FM)

> Changer notre vision de la mobilité



Vincent Pellissier et Paul-Alain Clivaz

Choisir le bon transport au bon moment / «Celui qui, aujourd'hui, réfléchit à l'achat de sa voiture électrique en se demandant si elle a une autonomie de 500 km n'a rien compris n'a pas compris le changement de paradigme de notre époque. En effet, 70% des trajets en voiture font moins de 25 km. Il s'agit de choisir le bon moyen de transport au bon moment, pour ses véritables besoins. Pour aller à Genève ou à Barcelone, on prend le train, pas la voiture. Cette dernière doit rester réservée à l'usage quotidien.» (PAC)

Acheter l'usage plutôt que la propriété / «Les voitures sont stationnées 95% du temps. Sur les demandes d'autorisation de construire, les gens prévoient davantage de place pour la voiture que pour les enfants! Est-ce le monde que nous voulons? Il faut arrêter de multiplier les moyens de transport, mais les mutualiser. Les jeunes l'ont bien compris, qui aujourd'hui avec Spotify ou Netflix n'achètent plus la propriété, mais l'usage.» (VP)

Changer de rythme / «Les gens se plaignent du rythme effréné de la vie actuelle, mais ils veulent aussi se rendre du point A au point B le plus rapidement possible. Je pense qu'il faut non seulement, comme le disait mon collègue, arrêter d'accélérer, mais aussi commencer à freiner...» (PAC)



Vincent Pellissier et Lydia Gabor



Alain Barbey

> Et demain ?

Augmenter l'offre ferroviaire / «Depuis la fin du Covid, le nombre de voyageurs dans les trains a fortement progressé pour se rapprocher du niveau que nous avons connu en 2019, et la demande a particulièrement augmenté pour les loisirs. Le week-end, les gens veulent sortir, prendre l'air et l'usage des transports publics est devenu un réflexe. Les trains de nuit ont eux aussi connu un succès phénoménal. Il va donc falloir que nous augmentions les capacités, le financement est là, le défi principal est: quand et comment faire les nombreux travaux d'entretien et de modernisation sans trop impacter l'offre?» (AB)

Encourager les véhicules électriques / «Aujourd'hui près de 25% des nouvelles immatriculations sont électriques. Notre mission consiste à permettre à leurs propriétaires de les recharger chez eux ou dans leur quartier (éventuellement par l'installation de batteries de quartier), mais aussi sur l'autoroute, dans les stations de ski, etc. Il y a encore beaucoup à faire, mais nous sommes en bonne voie.» (PAC)

Donner plus de place aux piétons et aux cyclistes / «Dans de nombreuses requalifications d'axes routiers de villes ou de villages, il est aujourd'hui décidé de faire de la place pour les piétons et les vélos, et c'est une bonne chose. Cela augmente la qualité de vie. Dans le cadre de la transition des mobilités que nous vivons actuellement, chaque mesure compte, qu'elle soit grande ou petite, infrastructurelle ou de service.» (FM)

Éviter les luttes de classes, réfléchir ensemble / «Des luttes de «classes» assez violentes polluent les débats sur la mobilité. L'apaisement est nécessaire. La voiture n'est pas gros mot, mais si l'on souhaite améliorer les choses, il faut se mettre autour de la table et chercher ensemble des solutions. Nous déplacerons des montagnes en commençant par de petits cailloux.» (VP)

TABLE RONDE 5

Mobilité individuelle : comment changer les habitudes ?



Philippe Cina, resp. Marché & Clients
Suisse romande, CarPostal

Yann Bocchi, prof. informatique de gestion,
HES-SO Valais-Wallis



Gilles Cottet, conseiller municipal en charge des
infrastructures, de la mobilité et de l'environnement,
commune de Monthey; président du COPIIL
de MobiChablais

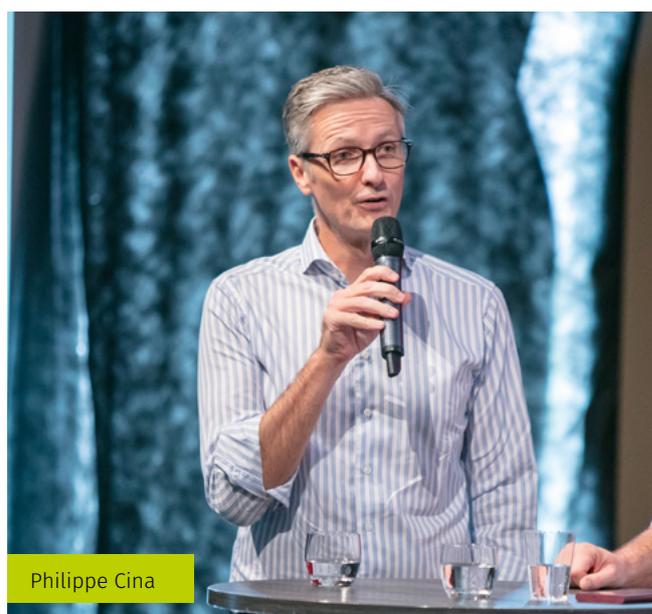
Sonia Lavadhino, directrice du bureau Bfluid,
recherche prospective & expertise en mobilité
et développement territorial

→ A la modération, Sylvie Chevalier, forcoms, journaliste RP et formatrice BFFA

> Retours d'expérience

CarPostal: le Covid n'a rien changé / «Avec le Covid, on a perdu 80% de notre clientèle en un jour. Aujourd'hui on a retrouvé un niveau pratiquement similaire, et la fréquentation a certes augmenté le week-end, mais la part modale des transports publics stagne entre 22 et 25%; près de 80% des gens n'utilisent pas les transports publics.» (PC)

MobiChablais: 700 000 personnes transportées en 2022 / «L'offre intercommunale de transports publics de nouvelle génération que nous avons mise en place en 2018 cartonne. C'est un système unique et agile qui mixe des arrêts fixes et des courses sur appel. Nous avons débuté à 2 lignes, on en a désormais 16. Nous projetons de transporter 700 000 personnes en 2022. Nous roulons tous les jours, même le week-end, et jusqu'à 2h du matin.» (GC)



> Comment renforcer l'attrait des transports publics ?

Améliorer les interfaces, offrir à l'utilisateur un sentiment de liberté / «Tout se joue dans les interfaces et leur qualité. Parce que les transports publics, aujourd'hui, ont la faiblesse de ne pas partir exactement de là où vous partez, pas exactement à l'heure souhaitée, et n'arrivent pas exactement là où vous voulez aller. Il s'agit donc de combler tous ces «vides» pour que l'utilisateur retrouve ce sentiment de liberté auquel il est attaché. Mais l'offre actuelle est tout de même bien meilleure que ce que les gens imaginent. Saviez-vous qu'on relie Sion à Salvan en 37 minutes, et que des trains relient Sion à Sierre toutes les 15 minutes?» (PC)

Jouer sur l'émotion, le rôle social des transports en commun / «On devrait promouvoir l'aspect social des transports publics. Les Suisses sont attachés à cela, ils papotent dans le CarPostal. Cette part émotionnelle est souvent négligée.» (SL)

Simplifier leur utilisation, alléger la charge mentale / «Tant qu'il faudra réfléchir pour prendre les transports en commun, on prendra la voiture pour préserver notre charge mentale. L'outil EasyRide des CFF est déjà un pas intéressant vers la simplification, mais des progrès sont encore nécessaires. Car pour qu'un produit soit adopté, il faut qu'il soit désirable, utile et utilisable.» (YB)



Renforcer le taux d'équipement et l'amplitude horaire / «Le taux d'équipement et l'amplitude horaire sont primordiaux. L'offre de transports publics dans les Grisons, qui est aussi un canton de montagne, est exceptionnelle. Je vis dans les Grisons, et je peux rejoindre Paris depuis chez moi sans problème. En 2024, quand on est passé en Suisse à la cadence à la demi-heure, on a augmenté de 37% la fréquentation du train. Et l'amplitude est aussi importante parce qu'il faut proposer des transports après le cinéma, après le restaurant.» (SL)



Ne pas céder à la tentation de la gratuité. Ou pas complètement. / «En Suisse, 40% des transports publics sont financés par les usagers eux-mêmes. La gratuité n'est pas une bonne solution, cela fragilise sérieusement le financement des infrastructures. Les gens ici préfèrent avoir un service de qualité plutôt qu'un service gratuit.» (SL)

«Le bus urbain de Sion est gratuit tous les samedis depuis deux ans. Certaines communes essaient la gratuité pour les jeunes ou pour les seniors. Mais nul ne sait si ce sont des automobilistes qui ont été séduits! Et reste à savoir comment convaincre ces gens de continuer à prendre le bus quand c'est payant.» (PC)

> Comment décourager l'utilisation de la voiture ?

Eviter l'achat d'une 2^e voiture, cibler les moments charnières / «Il y a dix ans, l'âge moyen d'achat d'une voiture neuve était de 45 ans. Il est de 55 ans aujourd'hui. L'enjeu en Valais, où le nombre de voitures par ménage est très élevé, c'est d'éviter l'achat de la seconde auto. Et cela se fait souvent à des moments charnières, comme l'arrivée du 2^e enfant.» (SL)

Limiter l'offre de parkings au centre-ville / «Tant que la voiture restera le moyen le plus simple de se déplacer, avec des parkings un peu partout en ville, les comportements ne changeront pas.» (PC)

«Au centre de Monthey, nous avons supprimé toute une série de places de parc en surface, et nous allons encore en supprimer 115, mais nous offrons désormais 1500 places en souterrain, à maximum 4 minutes du centre-ville. S'il y a encore quelques réticents, la plupart des gens sont satisfaits du résultat des aménagements et de l'augmentation de la qualité de vie en ville. Je suis très surpris de la résilience des usagers et de leur appropriation des zones de rencontre à 20 km/h.» (GC)



Gilles Cottet

«L'aménagement public aux alentours des sorties de parkings souterrains est cruciale. Quand c'est beau, agréable, les gens vont volontiers en souterrain. C'est le cas par exemple à Sion à La Planta ou sur la place des Remparts. Et les commerçants avouent très volontiers que depuis, leur chiffre d'affaires a augmenté.» (SL)

Jouer sur l'argument santé, promouvoir le vélo électrique / «Les médecins ont un rôle à jouer, qui prescrivent du sport au moment de la première crise cardiaque, vers 55 ans. C'est le moment de préférer le vélo électrique à la voiture!» (SL)

Sensibiliser les employeurs et les PME / «Nous devons désormais sensibiliser les employeurs et les PME, en élaborant des plans de mobilité des entreprises. Avec en moyenne 10 véhicules pour déplacer 11 personnes, il y a un gros potentiel de réduire les pics aux heures de pointe, d'autant qu'une voiture individuelle est stationnée 95% du temps. Plusieurs mesures incitatives visant à modifier ou à optimiser les habitudes de déplacement peuvent être mises en œuvre rapidement, mais l'adhésion et le soutien des directions et chefs d'entreprise est une condition préalable.» (GC)

Pour poursuivre

MobiChablais / Offre de transports publics dans le Chablais

TABLE RONDE 6

Travail et mobilité : repenser l'un pour permettre l'évolution de l'autre ?

avec

Neil Beecroft (NB), cofondateur de PuraWorka

Caroline Beglinger (CB), cheffe du Team Mobilité, Office fédéral du développement territorial – membre partenaire de l'initiative Work Smart

Julien Lovey (JL), expert plans de mobilité d'entreprises, Citec Ingénieurs Conseil

Emmanuel Ravalet (ER), associé fondateur, Mobil'homme, bureau de sciences sociales actif en maîtrise d'usage dans les domaines de l'urbain et de la mobilité

→ A la modération, Florian Barbey, journaliste RP, Radio Chablais

> Etat des lieux

Le Covid a changé la donne / «Depuis le Covid, nos habitudes ont changé. Si nous avons repris depuis nos déplacements, nos habitudes de mobilité ont évolué (moins de TP et plus de mobilité douce), les équipements informatiques ont été améliorés, les bureaux de plus en plus partagés, etc.» (JL)



Caroline Beglinger

Visioconférences et bureaux partagés / «Le Covid a changé nos habitudes, les séances de travail se tiennent de plus en plus en visioconférence ou de façon hybride, et les bureaux se partagent de plus en plus. L'employé est aujourd'hui responsable de la gestion de son temps, de faire une pause, prendre l'air, etc.» (CB)

Le télétravail à la maison, en vacances, au chalet /

«Le mélange vie privée – vie professionnelle est notre réalité, on utilise WhatsApp avec les collègues. Un besoin de structuration est nécessaire vers des modèles hybrides et complémentaires. Le télétravail à domicile n'est pas l'unique solution, aujourd'hui on peut travailler depuis partout. Avant le Covid, nous nous sommes installés à l'hôtel Zermama Zermatt et à l'Hôtel des Vignes à Sion, et de ce fait nos coworkings ont pu rester ouverts car ces hôtels étaient considérés temporairement comme bureaux. Les stations de tourisme commencent à séduire les gens sur ces aspects – équipement informatique, connexion, café, espaces de travail confortables, etc. – et les gens se mettent à envisager de travailler à distance durant l'été par exemple et de prolonger leurs séjours avec leur(s) enfant(s) dans les destinations touristiques.» (NB)

Les transports publics deviennent des bureaux /

«Les transports publics s'équipent pour permettre aux gens d'y travailler (prises électriques, wi-fi à bord, etc.), et les entreprises aussi, en mettant leurs dossiers sur des espaces partagés, en permettant aux gens de compter leur temps de transport comme temps de travail.» (JL)

> Ces nouveaux modes de travail ont-ils un impact positif sur la mobilité ?



Moins de déplacements, mais des trajets plus longs / «En soi, le télétravail, même partiel, est positif puisqu'il permet d'éviter un déplacement de la maison au travail. De surcroît, il va souvent de pair avec le fait de prendre des transports publics à d'autres moments de la journée, ce qui évite des pics. En revanche, une personne qui exerce une profession qui se prête fortement au télétravail aura tendance à accepter des emplois très éloignés de chez elle. C'est une bonne nouvelle pour certains territoires qui retrouvent de la population, mais ces gens parcourent aussi de plus grandes distances que les non-télétravailleurs.» (ER)

Concentration du trafic sur le milieu de semaine / «Laissé au libre choix des collaborateurs, le télétravail a tendance à se concentrer sur les lundis et les vendredis, induisant une baisse de trafic et une baisse de pression sur le stationnement ces jours-là mais pas ou peu les 3 jours restants. Il faudrait mieux réguler la pratique pour harmoniser les jours télétravaillés sur la semaine.» (JL)

> Et sur l'habitat, l'occupation des stations ?



L'attrait des résidences secondaires renouvelé / «On fait des week-ends de plus en plus longs, du vendredi au lundi. On vient de boucler une enquête menée sur 5000 personnes en Suisse: 2% d'entre elles disent travailler au moins un jour par semaine dans leur résidence secondaire (R2). Dès lors, comment les faire rester plus longtemps? Mais comment ont-ils parcouru la distance pour se rendre à leur R2? Demain, le défi sera de travailler sur un abonnement général de transports publics pour les loisirs.» (ER)

> Question du public / Télétravail et politique ?



Neil Beecroft et Caroline Beglinger

Une motion avait été déposée, demandant au Canton de permettre aux élus communaux de siéger à distance. La Fédération des communes valaisannes s'est opposée à cela.

«Qui sont les personnes lésées par cette interdiction ? Les femmes ou les hommes au foyer ? Les personnes à mobilité réduite ou âgées ? Certaines professions ? Ne pourrait-on pas permettre au moins au parlement cantonal par exemple d'intégrer cette possibilité ?» (NB)

Quels défis pour les entreprises ?

- Se doter des équipements nécessaires pour permettre le télétravail (dossiers partagés, équipements informatiques mobiles, outils de visioconférence performants, location d'espaces de coworking, etc.)
- Mieux planifier le télétravail des équipes pour optimiser l'utilisation des bureaux, des parkings, et éviter les pics dans les transports ou sur la route
- Favoriser l'utilisation des transports publics (par exemple, permettre le comptage d'heures en cas de travail dans les transports publics ou réduire l'offre de parkings gratuits pour les collaborateurs)
- Travailler sur l'équité entre ceux qui peuvent télétravailler et ceux dont la mission ne s'y prête pas
- Continuer à cultiver la convivialité et les rencontres
- Créer des succursales (tiers-lieux) plus proches des collaborateurs pour limiter leurs déplacements

Pour poursuivre

«Le télétravail mène-t-il à des pratiques de mobilité durables ? Connaître et dépasser les effets rebond dans l'espace-temps», par Laura Hostettler Macias, Emmanuel Ravalet, Patrick Rérat, janvier 2021-décembre 2024, Unil, Fonds national suisse de la recherche scientifique

Clôture du colloque

Clôture du colloque par Anne-Catherine Sutermeister, vice présidente de l'association Dialogue des Sciences et cheffe du Service de la culture

«Merci à toutes et à tous d'avoir répondu à notre invitation. Je suis persuadée, au terme de cette 3e édition de notre colloque, que c'est en travaillant avec les politiques publiques, pierre par pierre, que nous parviendrons à faire changer les choses, à l'image de cette montagne dessinée par l'illustrateur Ambroise Hériter, dans laquelle le mouvement a sa place.

Enfin je remarque que, finalement, nous étions assez visionnaires, avec notre titre 'de travail' qui était: (Im)mobilité – Vivre et bouger dans les Alpes. Car après ces six tables rondes, il semblerait bien qu'une partie de notre salut pourrait venir de l'absence de mouvement, précisément.»



Dialogue des Sciences, pour éveiller les consciences

Créée en 2015 à Sion, l'association Dialogue des Sciences entend dynamiser les interactions entre les sciences et sensibiliser la population et les acteurs économiques et politiques à diverses thématiques en lien avec l'actualité cantonale.

L'association intègre dans son comité plusieurs personnalités: François Seppey, directeur de la HES-SO ValaisWallis, Anne-Catherine Sutermeister, cheffe du Service de la culture de l'Etat du Valais, Vincent Hiroz, directeur opérationnel du campus associé EPFL Valais Wallis et Hans-Christian Leiggenger, directeur de la Fondation UNESCO Patrimoine mondial Alpes suisses Jungfrau-Aletsch.

Ce colloque est le troisième mis sur pied par l'association. En 2016, le rendez-vous avait fait la part belle à l'hydroélectricité et en 2018 aux changements climatiques, deux autres thématiques en phase avec notre temps.

Et... rendez-vous en 2024, pour un thème qui sera lui aussi, nous en sommes sûrs, dans notre actualité à tous!