

TABLE RONDE SUR L'ACCESSIBILITÉ DES ALPES VAUDOISES LORS DES PICS DE FRÉQUENTATION

Aigle, le 4 septembre 2024 – Synthèse des discussions



Les éléments essentiels en 5 points :

- Saturation marquée des accès routiers lors des pics de fréquentation de l'hiver 23-24, perturbations en cascade, nécessité d'un dialogue avec toutes les parties prenantes
- Constats chiffrés : les perturbations se concentrent sur quelques weekends (ve soir, sa matin, di a-m et soir) ; plus de 85% des déplacements sont réalisés en voiture ; 15 % du trafic autoroutier à la hauteur de Chillon se dirige vers les Alpes vaudoises – dont les 2/3 proviennent du bassin lémanique ; lors des saturations, les temps de parcours des transports publics sont très compétitifs
- Impact : paralysie temporaire et perturbation des villages avoisinants ; problèmes aigus de stationnement ; péjoration de la qualité de vie locale et de la cohabitation en station
- Opportunités et idées : amélioration de l'offre de transport public (fréquences, matériel modernisé, projets de prolongement de lignes) ; combinaisons tarifaires avantageuses ; offres pour mieux répartir les flux à l'aller comme au retour ; projets liés à la fluidité du trafic autoroutier ; infrastructures pratiques en station pour stocker les équipements individuels
- Volonté commune : faire des Alpes vaudoises une destination attractive et durable ; capitaliser sur l'infrastructure ferroviaire existante en l'améliorant ; travailler ensemble à des offres combinées ; définir un groupe de travail et élaborer une charte pour aller concrètement de l'avant

Contexte

La saison hivernale 2023-2024 a porté à son paroxysme le ressenti d'un problème récurrent : les difficultés d'accès aux stations des Alpes vaudoises en raison d'un afflux massif de visiteuses et visiteurs. Présent pratiquement chaque weekend en saison, le problème a connu un pic critique lors de quelques fins de semaine de janvier 2024, avec la conjonction d'une météo radieuse et de conditions d'enneigement favorables dans les Alpes et défavorables dans d'autres destinations. Comme la goutte d'eau qui fait déborder le vase, cette situation a engendré de vives réactions des autorités locales et des parties prenantes.

Dans ce contexte, les conseillères d'État Nuria Gorrite, en charge des infrastructures, et Isabelle Moret, en charge de l'économie, ont pris l'initiative de lancer une large discussion participative, avec pour première étape une table ronde réunissant les acteurs du dossier. Ainsi, quelque 80 participant·e·s se sont réuni·e·s à la Salle de l'Aiglon, à Aigle, le mercredi 4 septembre en fin de journée, pour deux heures d'échanges. Après une introduction de la conseillère d'État Nuria Gorrite, rappelant à la fois les objectifs politiques vaudois de transfert modal vers les transports publics et la chance exceptionnelle de disposer d'infrastructures déjà existantes, le directeur général de l'entreprise Transitec, mandaté pour la circonstance, a dressé un bref constat chiffré et documenté de la problématique, afin que la discussion puisse se dérouler sur des bases concrètes.

S'en est suivie une table ronde réunissant onze représentant·e·s des divers acteurs du dossier, pour trois approches thématiques : le ressenti et le souhait des communes du Chablais vaudois ; le point de vue des destinations ; et l'apport de trois spécialistes des transports (transports publics et Office fédéral des routes) – avec une session de questions de l'assistance.

Le directeur de la Direction générale de la mobilité et des routes Pierre-Yves Gruaz a ensuite synthétisé les pistes d'amélioration à travailler, avant que la conseillère d'État Isabelle Moret ne conclue en affirmant la volonté de concilier attractivité des Alpes vaudoises et accessibilité améliorée, en appelant à la mise sur pied d'une charte à coconstruire avec les acteurs régionaux, premier pas d'un processus dont la table ronde aura été la première pierre.

Cadre politique initial

Par Mme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite

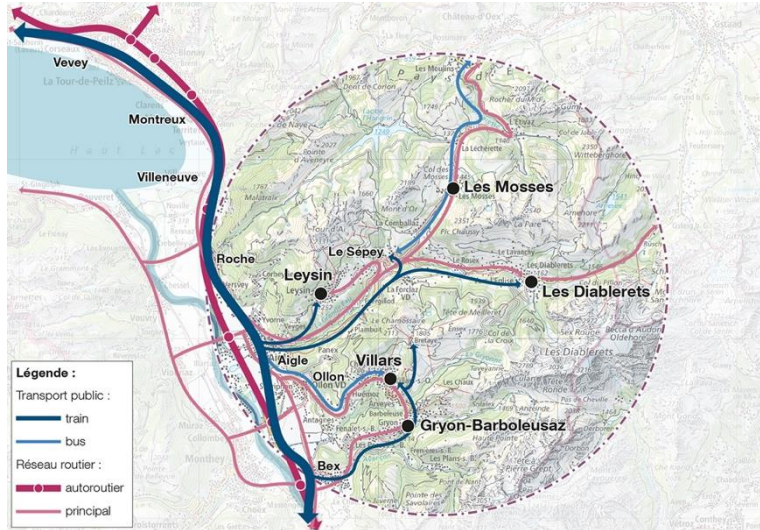
Dans ses propos introductifs, la conseillère d'État Nuria Gorrite commence par un constat réjouissant : les Alpes vaudoises attirent du monde. C'est une tendance heureuse, qui n'était pas une évidence et qui doit absolument se perpétuer. Mais cet attrait génère des effets collatéraux qu'il s'agit de maîtriser, dans un esprit d'équilibre entre activité touristique et économique, loisirs et jouissance de la nature, et qualité de vie et de l'environnement. Mme Gorrite rappelle la volonté résolue de l'État de Vaud de favoriser le transfert modal, avec comme socle la chance de bénéficier d'un réseau de transports ferroviaires existant qui a résisté aux diverses tentatives de démantèlement, et qui depuis dix ans voit ses cadences augmenter et sa capacité se moderniser. « Donner envie aux gens de choisir les transports publics doit être une volonté politique », insiste la ministre. Et l'horaire 2025 des CFF représente une aubaine pour le Chablais vaudois avec une augmentation des arrêts à Aigle et Bex. Extension du réseau Mobilis, offre forfaitaire Glacier 3000 et TPC, prolongement prévu de l'Aigle-Leysin jusqu'au départ de la Berneuse et de l'ASD vers les Îles pour le départ du Meilleret, les conditions-cadres et les projets sont là.

Ils doivent aller de pair avec une fluidification de l'ensemble des accès et de la journée des visiteuses et visiteurs des stations, notamment les skieuses et skieurs, avec de bonnes correspondances, mais aussi des améliorations pratiques, comme la mise à disposition de casiers à skis et chaussures. C'est cette esquisse de solutions qui doit être travaillée en un dialogue entre les différents acteurs – et le rôle de l'État est de favoriser ce dialogue, conclut la conseillère d'État.

Diagnostic

Directeur de Transitec, société spécialisée dans les questions de mobilité, Sylvain Guillaume-Gentil relève la gageure de présenter en une quinzaine de minutes un tableau aussi précis et exhaustif que possible des flux mesurés lors de l'hiver 2023-2024, avec des éléments de cadrage et de compréhension de la situation, afin de débattre sur des bases consolidées.

Premier constat : les « tuyaux » d'accès aux Alpes vaudoises (réseaux autoroutier et CFF) sont les mêmes qu'il y a un siècle – même s'ils ont évolué – alors que la population a drastiquement augmenté. La saturation est atteinte en certaines occasions, et en des lieux déterminés. Les enjeux sont multiples : réseau routier de montagne, axes et jonctions de l'autoroute, débordements du trafic routier dans les localités, pression sur le stationnement, déplacements parfois conflictuels entre les types d'usagers et usagers, saturation des transports publics à certains moments – et impacts sur la qualité environnementale et de vie.



Dans la plaine

- Deux axes structurants et capacitaires :
 - l'axe ferroviaire CFF;
 - l'autoroute A9.

Accès aux stations

- Trois chemins de fer et une liaison bus.
- Trois routes cantonales

• Un réseau multimodal qui assure une bonne desserte des stations.
 • Sa dernière grande évolution date d'il y a 50 ans (A9).

La question de la cohabitation entre usages et besoins est importante : visiteuses et visiteurs à la journée ou à la semaine, résident·e·s secondaires du weekend (vendredi soir compris), participant·e·s à des manifestations, acteurs de l'économie locale, résident·e·s permanent·e·s, riverain·e·s des axes de transport... Les problèmes d'accessibilité – qui peuvent impacter l'attractivité globale – peuvent modifier les comportements. En matière de choix des moyens de déplacement et des horaires, ceux-ci sont dictés par une multitude de facteurs collectifs et individuels :

- Efficacité du trajet
- Simplicité d'usage
- Confort général, praticabilité
- Coût direct et indirect
- Souplesse des horaires
- Possibilités de stationnement

Une saturation du réseau routier

- 1 Sur l'autoroute A9.
- 2 Sur les RC d'accès aux stations.

Une forte fréquentation des transports publics

- 3 Sur le rail en plaine.
- 4 Sur le réseau TPC avec des contraintes sur le confort et la capacité en accès aux stations.

Des impacts collatéraux du trafic

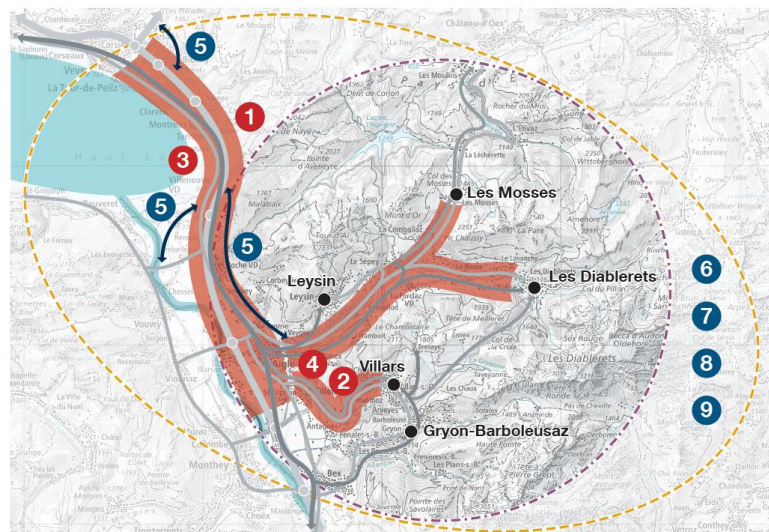
- 5 Des débordements de trafic dans les localités (Blonay, Roche, Aigle, Villeneuve, Noville, Yverne...).

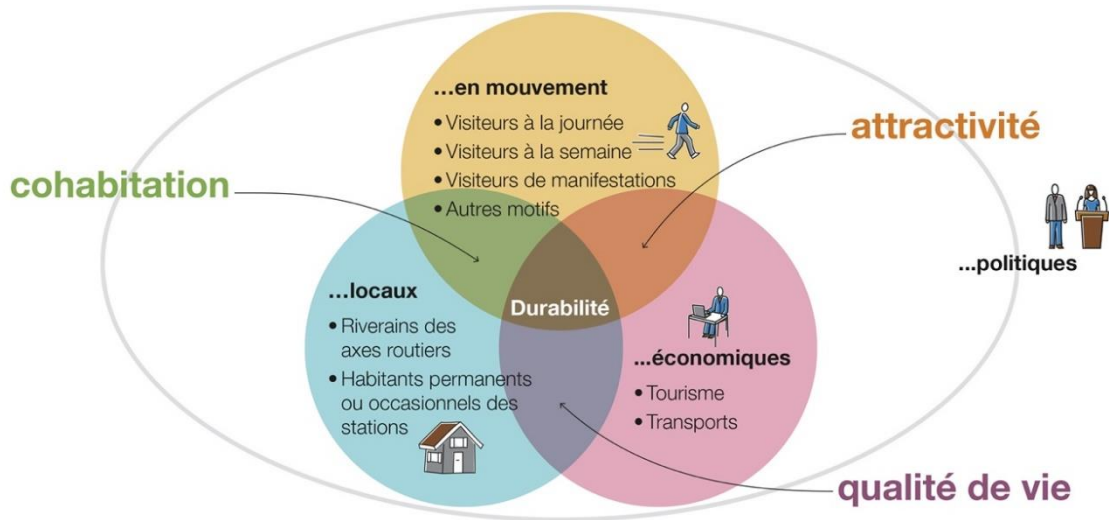
Un impact dans les stations

- 6 Une pression soutenue sur le stationnement.
- 7 Des déplacements internes parfois conflictuels.

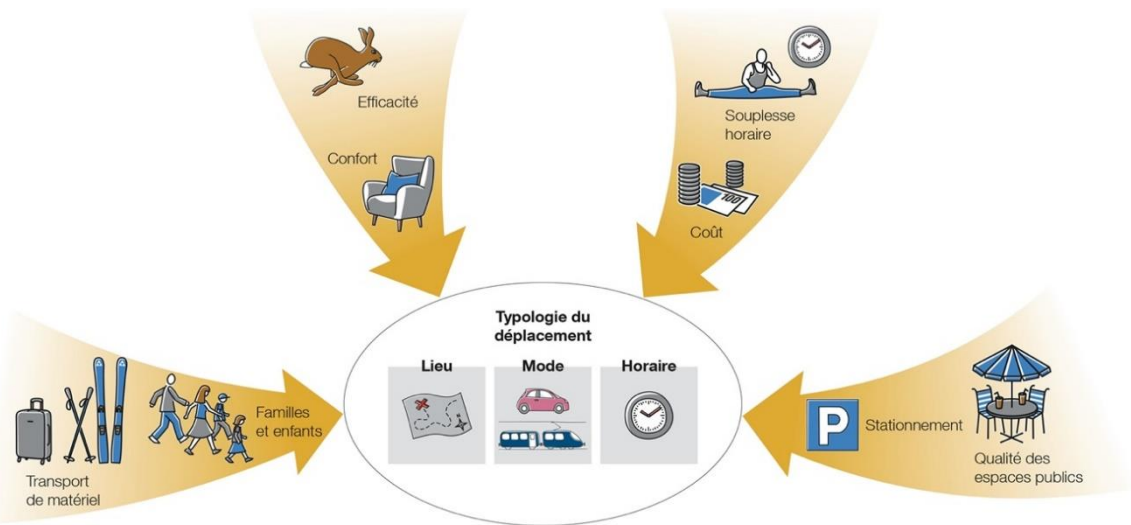
Des impacts globaux

- 8 Impact sur le climat (trafic individuel).
- 9 Dégradation de l'attractivité de la région.





B205_2401a-103-cfa-Usa - 28.08.24



B205_2401a-104-cfa-Param-inf - 28.08.24

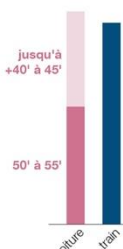
La mesure de la saturation

Sans surprise, la saturation du réseau routier (le problème majeur) se concentre à l'aller sur les vendredis soir et les samedis matin, et au retour sur les dimanches soir, où ces flux cumulés rendent la situation encore plus tendue. Cela a pour conséquence une forte variabilité du temps de parcours en véhicule privé, et donc une compétitivité – sur ce critère – des transports publics qui se renforce.



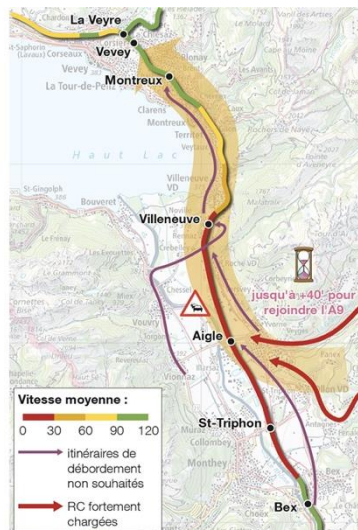
B205_2401a-109-111-Sat - 28.08.24

Trajet Lausanne (Beaulieu) → Leysin

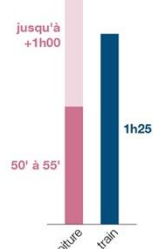


Aller (ve + sa)

- Un temps de parcours en voiture relativement instable...
- ...et un temps de parcours en transports publics qui devient compétitif.



Trajet Leysin → Lausanne (Beaulieu)

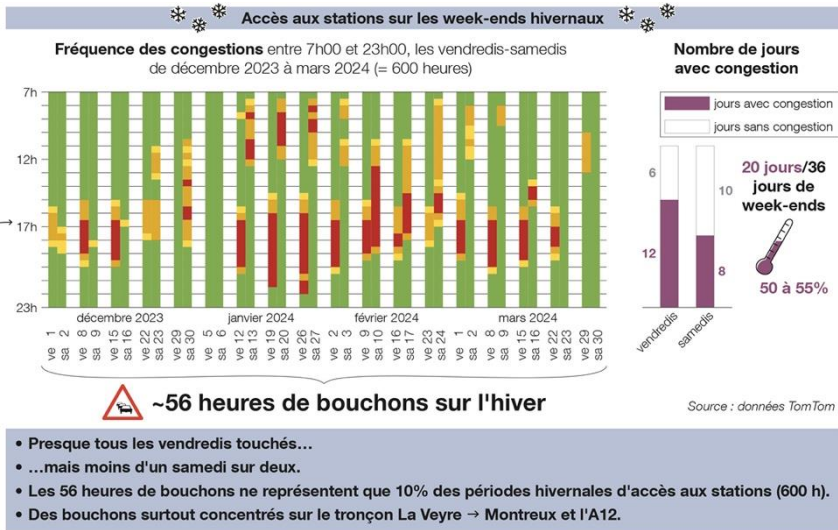


Retour (sa + di)

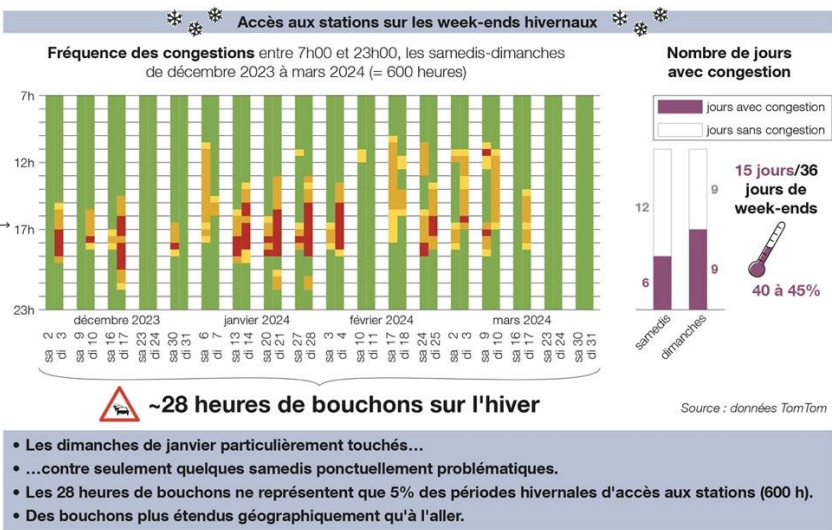
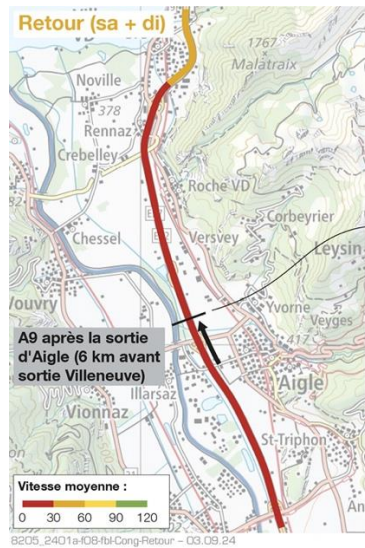
- Un temps de parcours en voiture plus pénalisé au retour...
- ...et un temps de parcours en transports publics qui devient encore davantage compétitif.

Les difficultés importantes se concentrent sur un nombre relativement limité de weekends de cet hiver particulier.

À l'aller :

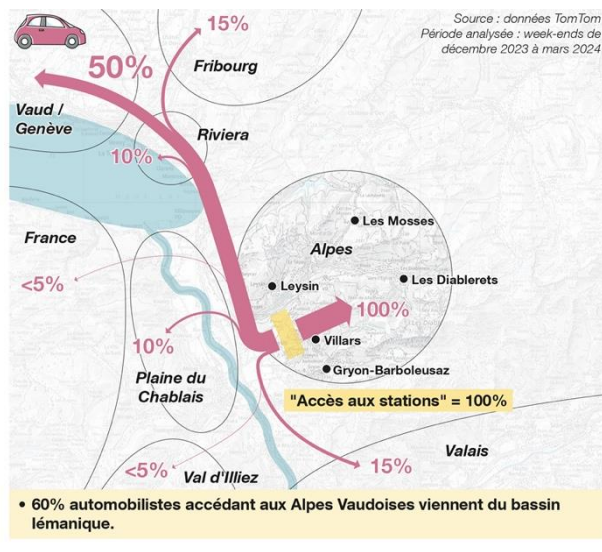
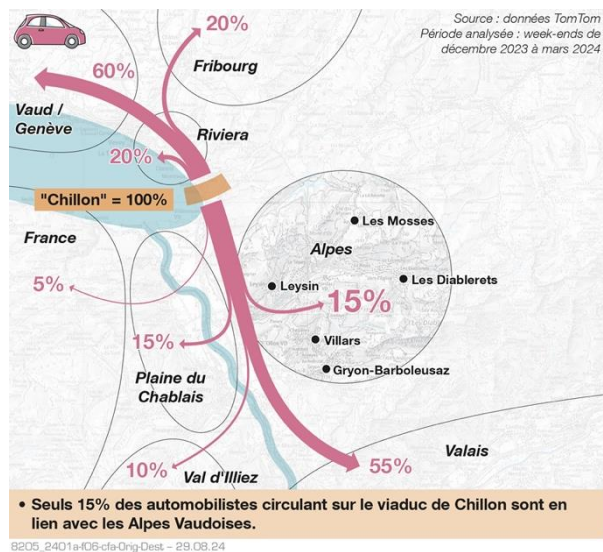


Au retour :



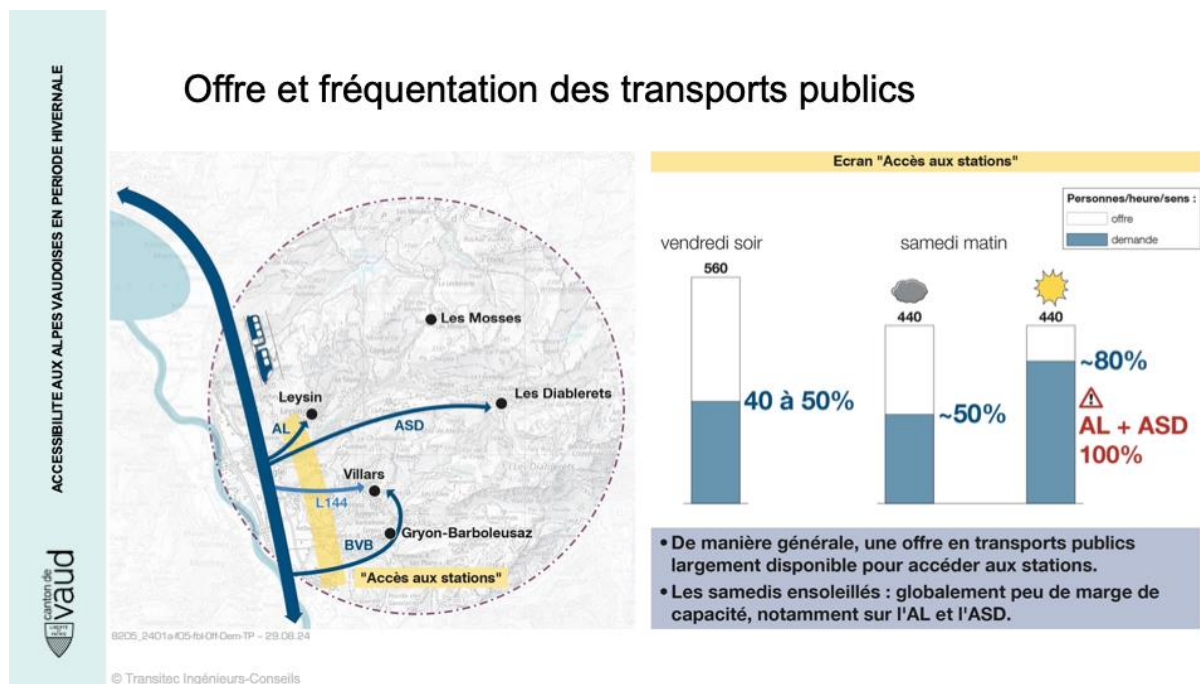
Un flux à la fois marginal et important

Les statistiques extrapolées de TomTom permettent de dire que seuls 15% des automobilistes circulant sur le viaduc de Chillon vers les Alpes ont pour destination les stations vaudoises. Sur ces 15%, près des deux tiers (60%) proviennent du bassin lémanique – une clientèle qu'on peut considérer comme locale.

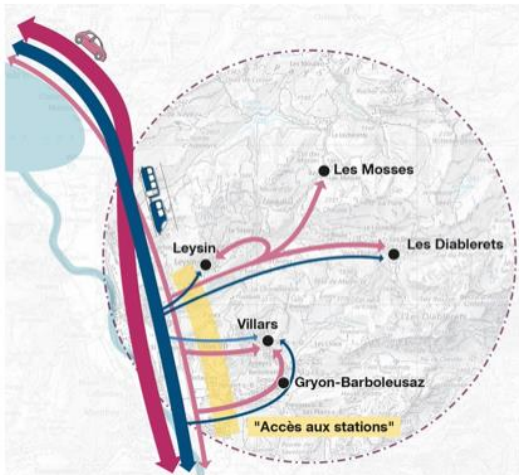


Une grande marge de progression pour les transports publics

Généralement, le taux de remplissage des transports publics reste très loin de la capacité disponible, à quelques notables exceptions près où, lors de samedis ensoleillés et en bonnes conditions d'enneigement, l'Aigle-Leysin et l'ASD peuvent être sous pression.



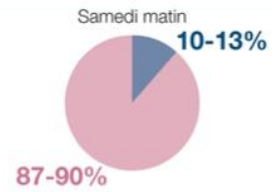
Le choix modal pour accéder aux stations



B205_2401a105b1a1-Chow-Mod - 03.09.24

© Transitec Ingénieurs-Conseils

Ecran "Accès aux stations"



Moyenne annuelle

86-87%

13-14%

- Les transports publics représentent 13-14% en moyenne annuelle.
- Bien utilisés les vendredis soir, les transports publics sont distancés par la voiture les samedis.

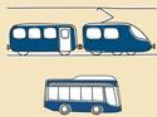
Chiffres-clés et enseignements

Pour l'expert, ces constats se résument en quatre chiffres importants et des enjeux clairs : l'attractivité et la capacité des transports publics, l'étalement des horaires de déplacement, la qualité d'accueil à destination et la communication des offres d'alternatives au transport individuel motorisé.

Chiffres-clés

13%

de déplacements en transport public, qui peut encore gagner en attractivité !



B205_2401a111-cla-Chiffres-Cles - 03.09.24

© Transitec Ingénieurs-Conseils

jusqu'à +1h00

de temps perdu dans les bouchons pour un usager

un temps de parcours en transports publics stable et compétitif dans les périodes de pointe



56 + 28 heures

de congestion à l'aller et au retour

une faible part des 1'200 heures considérées (week-ends hivernaux)



15%

des usagers sur l'autoroute à Chillon sont en lien avec les Alpes vaudoises



Principaux enjeux

- **L'attractivité des transports publics**
(temps de parcours, qualité des interfaces, services...)
- **La capacité des transports publics**
(matériel roulant, cadences...)
- **L'étalement des horaires de déplacement**
(à l'échelle du jour et de la semaine...)
- **La qualité d'accueil dans les stations**
(espaces publics et services)
- **La communication des offres d'alternatives à la voiture**
(offre en transports publics, tarifs combinés...)

Table ronde et discussion avec le public

Table ronde : l'avis des communes

Avec Edouard Chollet, syndic d'Yvorne ; Grégory Devaud, syndic d'Aigle ; Caroline Ganz de Meyer, Municipale d'Ollon ; Gretel Ginier, syndique d'Ormont-Dessous ; Jean-Marc Udriot, syndic de Leysin.

Comment cette réalité s'est-elle traduite dans votre commune ? Des exemples.

- Gretel Ginier (Ormont-Dessous) : L'effet s'est porté sur les places de stationnement, en diminution. Une pression supplémentaire poserait un problème important, alors que des usagers stationnent déjà leur véhicule de manière sauvage, parfois dans les champs.
- Caroline Ganz de Meyer (Ollon) : Le trafic de transit est particulièrement impactant pour les hameaux traversés en direction de Villars et de Gryon, entre autres phénomènes (en particulier le parcage le long des trottoirs)
- Edouard Chollet (Yvorne) : Le 14 janvier 2024 a représenté le symbole de la paralysie complète du village en raison de l'accumulation du trafic de débordement sur tous les axes de la commune. A cela s'ajoutent des comportements répréhensibles de la part de certains automobilistes. Au-delà du caractère très perturbant pour les riverains, que se passerait-il en cas de nécessité pour des transports de secours ?
- Jean-Marc Udriot (Leysin) : L'attractivité des Alpes vaudoises est plutôt un « bon » problème... pour une station en bout de course d'une unique route, l'enjeu est de pouvoir accueillir correctement les visiteurs et leur garantir un parcours sans encombre.
- Grégory Devaud (Aigle) : Le problème est constant, il n'est pas uniquement hivernal. La congestion part des axes principaux pour déborder vers des rues et chemins secondaires. Avec pour effet, pour une ville comme Aigle, que toute intervention sur les voies publiques engendre des perturbations démultipliées.

Une baguette magique : quelle solution choisiriez-vous ?

- Caroline Ganz de Meyer (Ollon) : La réalisation d'un transport à câble depuis la gare d'Aigle vers les stations, avec arrêts intermédiaires.
- Grégory Devaud (Aigle) : Outre une augmentation de capacité des transports publics, il faudrait s'inspirer de ce qui a été réalisé de l'autre côté de la vallée du Rhône, à Monthey, et construire un tunnel de transit sous l'agglomération aiglonne.
- Gretel Ginier (Ormont-Dessous) : Réfléchissons bien avant de réduire de deux tiers les capacités de parking...
- Jean-Marc Udriot (Leysin) : La solution réside dans l'existant. Il faut développer les transports publics, en particulier les lignes de train, et les diriger vers là où l'on sert la clientèle, avec

inventivité – sans pour autant condamner la voiture qui est utilisée par les habitants des périphéries.

- Edouard Chollert (Yverne) : Créons un nouvel âge d'or des Alpes vaudoises en travaillant sur des mesures d'aménagement complémentaires et, en effet, sur le développement des transports publics.

Une attente précise avant la prochaine saison d'hiver ?

- Edouard Chollert (Yverne) : Et si l'Etat – avec l'appui des acteurs concernés – agissait sur les prestataires de services de guidage GPS pour empêcher qu'ils proposent des itinéraires bis qui passent par des zones résidentielles ou des cœurs de villages ?
- Grégory Devaud (Aigle) : Nous devons adopter une stratégie commune sur l'offre en transports publics, le stationnement, des forfaits combinés TP-ski, et une offre multipartenaire de type « pit stop » qui propose aux usagers de manger sur place au lieu de rentrer tout de suite. Cette idée est également adoptée par Gretel Ginier (Ormont-Dessous).
- Caroline Ganz de Meyer (Ollon) : Outre l'approbation des propositions faites par ses collègues, proposition d'une meilleure régulation dynamique des feux de circulation à St-Triphon, ainsi qu'un allègement des procédures pour créer des parkings temporaires en station en hiver. Evoquée par ailleurs, la question d'installer davantage de casiers à skis et à chaussures est aussi soulignée.
- Jean-Marc Udriot (Leysin) : Il n'y aura de solutions que si elles sont concertées par toute la région. La flexibilité de l'offre des transports publics est une clé essentielle.

Table ronde : le point de vue des destinations

Avec Sergei Aschwanden, directeur de Porte-des-Alpes ; Pierre Besson, président de Magic Pass ; Bernhard Tschannen, directeur de Glacier 3000

Quelle est la mesure du problème en station ?

- Pierre Besson (Magic Pass) résume en disant que sur 120 jours de fréquentation, il y a 10% de jours sous pression et 5% où la surfréquentation est nette, et même 3% où « la ville envahit la montagne », sans qu'une solution soit trouvée.
- Bernhard Tschannen (Glacier 3000) constate que les skieurs ont des habitudes très différentes des autres touristes, type excursion ou randonnée. Ils veulent arriver vite, tôt, et suivent tous des horaires très similaires, alors que les autres types d'usagers sont plus flexibles et plus étalés.
- Sergei Aschwanden (Porte-des-Alpes) revient sur la thématique de la surfréquentation, qu'il estime marginale en regard du succès des Alpes vaudoises. Il considère qu'il y a un gros potentiel d'amélioration dans les temps de parcours aujourd'hui nécessaires en transports publics, qui restent dissuasifs.

Quelles collaborations pour améliorer la situation ?

- Pierre Besson (Magic Pass) rappelle que les destinations sont en bout de chaîne, mais qu'elles sont en contact avec les divers acteurs du dossier. Un des enjeux est de pouvoir élargir les horaires d'exploitation des domaines skiables en ouvrant le plus tôt possible.
- Bernhard Tschannen (Glacier 3000) revient sur ce dernier point et rappelle qu'il n'est pas toujours possible de le faire, en raison des conditions et des dangers naturels. Sécuriser un domaine de haute altitude requiert du temps. Pionnier en la matière, il pense que les offres combinées TP-ski peuvent être rapidement multipliées, à condition d'avoir des outils d'accueil (notamment un grand parking) adéquats.
- Sergei Aschwanden (Porte-des-Alpes) souligne que les collaborations avec divers services (commune, police, acteurs touristiques, etc.) fonctionnent déjà très bien. Il insiste sur le potentiel d'amélioration lié aux transports publics.

Faut-il mieux communiquer pour accélérer le transfert modal ?

- Sergei Aschwanden (Porte-des-Alpes) estime qu'il est illusoire de convaincre des familles nombreuses à utiliser le train, car c'est trop compliqué logistiquement.
- Pierre Besson (Magic Pass) rappelle que son organisation coopère avec les CFF depuis 4 ans, avec des forfaits sur des weekends de janvier et février à un quart du prix usuel. À titre d'exemple, sur une fréquentation globale de 19'000 skieurs, seuls 300 forfaits de ce type ont été vendus...

Table ronde : le point de vue des professionnels des transports

Avec Valentina Kumpusch, cheffe de la division Infrastructures routières Ouest à l'OFROU ; Grégoire Praz, directeur des TPC (Transports publics du Chablais) ; Maud Zumstein, responsable régionale Valais et événements institutionnels, CFF

Quels éléments ont modifié récemment l'accessibilité aux Alpes vaudoises ?

- Maud Zumstein (CFF) : Les trains à deux étages ont été introduits dans le Chablais, le Verbier Express/VosExpress à billets dégriffés, au départ de Genève, s'arrête à Aigle. Des rabais combinés TP/remontées mécaniques ont été mis en place. Les contacts se poursuivent pour créer des offres attractives.
- Grégoire Praz (TPC) : Le premier changement est celui des mentalités, comme le montre le soutien des représentants des communes pour des TP forts. Augmentation des cadences, dédoublement dans certains cas, les efforts sont déjà là. Mais dans le ferroviaire, les capacités sont limitées par le réseau et toute modification prend du temps (points de croisement, renforcement d'infrastructures, etc.). Les améliorations visent aussi bien les touristes que les pendulaires, il faut avoir une politique globale.
- Valentina Kumpusch (OFROU) : Des enseignements intéressants viennent d'autres régions. Dans les Grisons, lors de pics de fréquentation, des sorties d'autoroute sont fermées pour empêcher un transit de débordement dans les villages. À terme, dans le secteur de la Veyre (Vevey), la bande d'arrêt d'urgence sera adaptée comme à Morges pour être utilisée comme troisième voie régulée – mais il faudra attendre l'horizon 2030. Des limitations de vitesse dynamiques sont aussi à l'étude.

Comment accélérer le report modal et convaincre de nouvelles usagères et nouveaux usagers ?

- Grégoire Praz (TPC) : Un premier pas est en cours avec du matériel roulant neuf, plus confortable et mieux adapté aux nouvelles habitudes comme le télétravail. Les TPC devraient signer l'acquisition de 13 nouvelles rames encore cette année, livrées par étape au cours des prochaines années. Ces trains doivent servir aussi bien les touristes que les usagers quotidiens. L'amélioration du réseau, sa prolongation vers le départ des remontées mécaniques pour créer des hubs de connexion, le raccourcissement des temps de parcours – tout cela est soit en projet, soit en étude, soit déjà en planification. Mais cela nécessite de lourds investissements et du temps !
- Maud Zumstein (CFF) : Il y a incontestablement une question générationnelle. Les offres combinées attirent d'abord les jeunes, qui n'ont pas de voiture et souvent pas de permis de conduire. D'où l'importance d'habituer très tôt les jeunes à utiliser les transports publics.

Interaction avec l'assistance

- Jacques Wahl, président de l'Association des propriétaires de résidences secondaires de Leysin, est un fervent partisan du train, mais insiste : il faut mettre le turbo pour améliorer l'existant, c'est absolument nécessaire.
- Grégory Devaud, syndic d'Aigle, ajoute que même si la volonté politique existe, l'enjeu est de convaincre les citoyens de faire ce pas, car tout le monde n'est pas forcément d'accord.
- Romain Pilloud, secrétaire général de l'ATE Vaud, est un peu étonné du tabou que représente la question du stationnement des voitures. Les études montrent que sans contrainte pour les automobilistes, le report modal ne se fait pas. Pourquoi ne pas jouer sur le tarif du stationnement ?
- Caroline Ganz de Meyer, municipale d'Ollon, estime que les équipements doivent suivre. Il faudrait d'une part un parking plus important à Aigle, qui favoriserait le transfert modal ou le covoiturage depuis la plaine jusque vers les stations, et d'autre part des casiers à skis plus nombreux en station.
- Jean-Marc Udriot, syndic de Leysin, estime que les recettes qui fonctionnent en ville ne sont pas forcément applicables en montagne. Taxer des gens que l'on reçoit n'est pas la bonne formule. Si l'on prend en compte la pénibilité (pour les familles en particulier) de transporter son équipement entier en transports publics, il faut plutôt se lancer dans une politique de « résidences secondaires des équipements », qui pourrait permettre aux visiteurs réguliers de laisser leur matériel en station, voire de se changer et de se doucher après une journée de ski, avant de redescendre en plaine.
- Gretel Ginier, syndique d'Ormont-Dessous, n'est pas du même avis sur le prix du stationnement. Elle dit que la Municipalité de sa commune – qui comprend Les Mosses – réfléchit à une politique de tarification du stationnement qui encourage le covoiturage. Elle constate du reste que le problème ne se limite pas à l'hiver mais qu'en été aussi, les parkings sont saturés.

- Gregory Devaud, syndic d'Aigle, va dans le même sens. Augmenter le prix du stationnement est une variable d'ajustement efficace pour inciter les gens au covoiturage ou au transfert vers les transports publics.
- Le directeur d'une des écoles de ski de Villars estime que ce sont plutôt les conditions de stationnement qui font débat, davantage que son prix. Selon lui, davantage de places ne signifierait pas plus de visiteurs en voiture, mais moins d'engorgement le matin.
- Grégoire Praz, directeur des TPC, rappelle qu'il ne s'agit pas d'opposer les moyens de transport (individuels et collectifs), car la voiture ne disparaîtra pas. Il faut trouver un équilibre.

Synthèse générale

Par Pierre-Yves Gruaz, directeur de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)

Pierre-Yves Gruaz constate que beaucoup d'éléments sont déjà ressortis d'une discussion très riche et qualitative. Il relève plusieurs points positifs :

- L'accessibilité aux Alpes vaudoises peut être compliquée, mais elle n'est pas catastrophique et les solutions existent ;
- Le constat mais aussi l'ambition sont partagés par l'ensemble des acteurs, ce qui est très réjouissant ;
- Les bases sont là, elles sont solides : des infrastructures déjà existantes, des projets déjà lancés, des collaborations qui se développent.

Il résume les pistes explorées, qui doivent s'inscrire dans une politique globale de renforcement du transfert modal, sans pour autant négliger le trafic routier :

- 1) Une offre de transports publics (en particulier les trains) renforcée dès l'horaire 2025, puis avec des nouvelles rames et, à terme, des trajets prolongés à Leysin et aux Diablerets ;
- 2) Des combinaisons tarifaires entre transporteurs publics et domaines skiables ;
- 3) Des initiatives visant à décaler et morceler les déplacements des visiteuses et visiteurs – offres avantageuses de restauration, casiers disponibles en quantité, tarifs différenciés, etc.
- 4) Un possible dialogue avec les sociétés de guidage des véhicules (type Waze) pour empêcher le débordement du trafic dans des zones résidentielles ;
- 5) Le projet d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence sur l'A9 autour de l'échangeur de la Veyre au-dessus de Vevey, ainsi qu'un dispositif de limitation de vitesse et de feux dynamiques pour fluidifier le trafic ;
- 6) Des solutions visant à encourager le covoiturage, notamment à travers la question de la tarification du stationnement.

Pierre-Yves Gruaz se félicite de l'esprit constructif qui a régné tout au long de la table ronde et se réjouit que le travail se poursuive avec les acteurs du dossier.

Propos conclusifs – pour une charte commune

Par Mme la conseillère d'État Isabelle Moret

Après avoir remercié les participant·e·s, sa collègue Nuria Gorrite et les services de l'État qui ont mis sur pied cette table ronde, Isabelle Moret souligne deux éléments essentiels à ses yeux : d'une part, il est réjouissant de voir la qualité des infrastructures et leur développement constant ; d'autre part, pour une ministre chargée du tourisme et de l'économie, il est tout aussi réjouissant de savoir que c'est l'attractivité des Alpes vaudoises qui ne cesse de croître qui oblige à se poser les questions abordées lors de cette table ronde. Car il ne faut pas oublier que cette région dépend d'abord du tourisme pour vivre.

Les Alpes vaudoises font face à plusieurs défis : l'accessibilité, certes, mais aussi le changement climatique, qui représente un bouleversement considérable. L'objectif du Conseil d'État, qui a placé au centre de sa politique la durabilité, est de développer un tourisme à l'année et une économie qui soit diversifiée et durable. Dans ce contexte, Mme Moret rappelle le crédit-cadre de 50 millions de francs voté par le Grand Conseil, qui va permettre la transition durable du tourisme et le développement des infrastructures qui lui sont liées. Le budget correspond aux besoins.

Pour que le tourisme puisse être le moteur d'une économie durable, pour que cette économie puisse aussi se diversifier, la qualité des transports est une condition cruciale pour la création d'emplois.

Quelle suite donner maintenant à ce premier rendez-vous ? La vision du Conseil d'État, portée par les deux départements représentés lors de la table ronde, est que les Alpes vaudoises restent des destinations touristiques attractives et durables. Cette vision ne peut être imposée aux acteurs régionaux, aux communes, aux responsables touristiques. Elle doit être partagée et travaillée en commun.

Pour ce faire, les deux conseillères d'État ont décidé de créer un groupe de travail à la suite de cette première rencontre, afin d'élaborer une charte commune, qui sera signée par tous les partenaires. Cette table ronde n'est donc pas une fin mais un début, qui serve à renforcer la responsabilité collective pour la recherche de solutions.

La charte a pour objectif de garantir un suivi et des résultats concrets. L'idée serait de signer la charte d'ici la fin de l'année 2024. Mme Moret conclut en affirmant que toute crise – même si le mot est sans doute trop fort en l'occurrence – génère des opportunités. Il faut saisir cette chance. « La montagne nous offre le décor, à nous d'inventer l'histoire qui va avec. »