

SYNTHESE

Animation : Emmanuel Ravalet (Mobil'homme sàrl)
Prise de notes : Laurie Daffe (Mobil'homme sàrl)
Date : 18.11.2019
Lieu : Arcade Pro-Vélo, Place de Montbrillant 4, 1201 Genève
Durée : de 18h15 à 19h45
Nombre de participants : 8 (6 H ; 2 F)

Remarques générales faites par les participants

- Un participant questionne les animateurs sur les temporalités du projet d'extension de tram. Ils précisent que ce projet en est à la phase de pré-concertation.

PHASE 1 : introduction et mise en contexte

- Mobil'homme se présente. Le cadre du mandat, les objectifs du focus groupe (mieux connaître pratiques de mobilité actuelles, identifier les effets potentiels du tram sur la mobilité dans le Grand Genève et énoncer des mesures et recommandations nécessaires pour accompagner ce changement), ainsi que les modalités pratiques de l'atelier (prise de son, prise de note, anonymat, neutralité) sont précisés.
- Pas de questions particulières de la part des participantes et participants.

PHASE 2 : Habitudes et usages individuels actuels

A. Présentation personnelle

Instruction : il est demandé aux participants de se présenter rapidement en précisant leur rapport à la route de Ferney (fréquence de fréquentation, modes de déplacement, etc.).

L'atelier est composé de 8 participants, dont 6 hommes et 2 femmes (Pour des raisons d'anonymat, la forme grammaticale masculine est utilisée uniformément dans le présent compte rendu).

Les participants ont entre 33 et 60 ans. Tous sont professionnellement actifs (architecte, chargé de projet, coordinateur, informaticiens, représentant à l'OMS et à l'OIT, transporteur à vélo,...). Trois d'entre eux travaillent dans des organisations internationales (secteur Appia et prochainement Grand Morillon pour l'une d'entre elles). Un participant travaille à Meyrin à proximité de l'aéroport. L'autre moitié des participants travaille rive droite rue de Lausanne et du côté de Cornavin (Cornavin, Grottes) ainsi que rive gauche (Plainpalais, Champel). Au moins trois d'entre eux se déplacent régulièrement en journée vers le centre de Genève ou dans le Grand Genève pour des raisons professionnelles (transport de marchandises, rendez-vous clients,...).

6 participants résident en rive droite, à Saint Jean, Grand Saconnex et Petit Saconnex, ainsi qu'à Meyrin. Les autres habitent à Plainpalais et Genève centre, mais l'un d'entre eux a pour projet de déménager à proximité de la route de Ferney.

A 2 exceptions près, tous les participants sont donc familiers du secteur de la route de Ferney, que 3 d'entre eux empruntent plusieurs fois par semaine, à vélo principalement, pour des déplacements professionnels et domicile-travail. L'une d'eux sera aussi prochainement amené à la fréquenter en raison d'un déménagement. Un participant y a de la famille et est donc amené à s'y rendre parfois. 2 participants ont explicitement mentionné qu'ils évitaient de l'emprunter dans la mesure du possible.

Enfin, 3 participants ont des enfants en bas âge, qu'ils transportent régulièrement à vélo. L'un d'entre eux précise qu'il emmène fréquemment ses 3 enfants dans le secteur à vélo, puisqu'il ne dispose pas de voiture.

B. Habitudes types

Instructions : il est demandé aux participants de décrire deux journées précédant la séance, à savoir le jeudi 14 nov. 2019 et le samedi 16 nov. 2019, de détailler les différents trajets effectués au cours de ces journées et les modes de transport empruntés. Les participants sont invités à préciser dans quelle mesure ces journées sont représentatives de leurs habitudes et à expliquer ce qui peut varier dans ces pratiques.



Lieux fréquentés par les participants : Café Laboratoire Servette, Cointrain, Cornavin, France, Grand Saconnex, Grand-Pré, Grottes, Ludothèque Servette, Meyrin, Nyon, OMS, Onex, Pâquis, Plainpalais, Route de Ferney, Rue de Lausanne, Vaud, Vernier, Yverdon

Vélo : Une partie du recrutement de ce focus groupe ayant été réalisé via Pro Vélo, tous (à une exception près) les participants sont des usagers réguliers du vélo dans le Grand Genève. Le vélo est utilisé principalement la semaine, au quotidien dans le cadre des déplacements domicile – travail en passant par l'école ou la crèche des enfants, et pour se rendre à des rendez-vous professionnels. Une personne utilise également le vélo comme outil de travail. Près de la moitié d'entre eux déclare revenir vers leur domicile à pied en poussant leur vélo parce qu'ils accompagnent une personne qui n'en n'a pas ou parce qu'ils sont trop chargés (enfants, commissions). Un participant a rapporté du Japon des vélos (« mamachari ») permettant de transporter plusieurs enfants.

De manière générale, ces cyclistes cherchent à se déplacer efficacement, rapidement et de manière sécurisée. Une attention particulière doit être portée aux mouvements de traversée. La majorité du groupe réagit d'ailleurs pour signaler que la gare de Cornavin est difficile d'accès pour les vélos : la signalisation et les marquages au sol ne sont pas clairs, le design est jugé mauvais et pauvrement étudié, ce qui rend le transit et les mouvements de traversée dans cette zone très compliqués. Un autre problème d'infrastructure est signalé comme catastrophique (sic), à savoir l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable sur trottoir dans le secteur de l'OMS, qui contraint à rouler lentement en raison de la proximité avec les piétons, et qui ne permet pas de bifurquer pour traverser la route de manière sécurisée en raison du trafic automobile. Tous les participants s'accordent sur l'importance de séparer les différents flux, modes de transport, voire les différentes vitesses.

La convivialité semble également être un critère important pour plusieurs des participants. L'un d'entre eux souligne l'importance de réfléchir à des lieux de rencontre et de convivialité en lien avec les modes doux (café-atelier de réparation de vélo, café avec facilité pour parquer le vélo,...) dans le secteur d'influence du futur tram. Il souligne le manque de cafés et restaurants dans cette zone.

Malgré ces points communs, ce public ne doit pas être considéré comme un groupe homogène puisque l'atelier a mis en évidence des différences très nettes en termes de contraintes, de pratiques cyclistes et d'attentes en la matière. D'une part, les distances parcourues à vélo au quotidien varient fortement d'une personne à l'autre, oscillant entre 3 et 5 km pour du domicile-travail, une dizaine de km pour des rendez-vous professionnels, et jusqu'à 100 km si le vélo est

utilisé comme outil de travail. D'autre part, les vitesses de déplacement considérées comme rapides et efficaces varient en fonction des moments de la journée, des ambitions sportives, des types de vélos (électrique, cargo, course, bakfiets, mamachari, etc.), des contraintes de terrain (dénivelé, infrastructure, etc.) et de chargement (course, enfants, matériel). Un participant mentionne par exemple vouloir se déplacer idéalement à du 20 - 30 km/h. Un autre participant fait remarquer que la population à Genève est particulière : elle vient de partout dans le monde et n'ont donc pas les mêmes habitudes ni la même culture du vélo.

Enfin, aucun des participants n'est cycliste exclusif ; tous sont multimodaux en fonction des distances, objectifs et circonstances (météo, etc.). Le week-end par exemple, le vélo est utilisé plus aléatoirement. C'est la marche, la voiture et le train qui semblent prendre le relais. Le vélo est alors principalement utilisé vers des lieux de loisirs situés à proximité du domicile, dans le centre-ville de Genève (restaurant, café, parc, ludothèque, etc.) ou vers des nœuds de transports comme la gare de Cornavin pour rejoindre d'autres destinations en train ou en transports publics.

Marche : la marche est utilisée par tous les participants, en combinaison avec les autres modes, et notamment lorsqu'il s'agit de transporter des enfants ou des commissions (cfr supra). Les participants se déplacent à pied pour des trajets courts (aller chercher à manger le midi, faire des courses, aller au parc), comportant plusieurs arrêts, et susceptibles de s'allonger en durée ou en distance lorsqu'ils accompagnent d'autres piétons, dont les collègues sur des trajets professionnels, les amis lors de sorties, ou encore les enfants sur le chemin de la crèche ou de l'école. Le plus long des trajets mentionnés est d'une distance de 2,5km.

Un participant fait remarquer qu'il n'est pas attrayant actuellement pour les piétons de se balader le long des murs de la route de Ferney.

Modes individuels motorisés : à part deux participants, tous utilisent régulièrement la voiture, principalement le week-end pour aller faire des commissions, des sorties de loisirs ou pour des visites aux amis et à la famille qui résident en-dehors de Genève (Vaud, France, etc.).

Un participant souhaiterait s'en débarrasser mais la conserve principalement pour la partager avec le reste de la famille. Un autre la garde uniquement pour rendre visite à ses amis en France. Un participant ne possède pas de véhicule personnel mais est abonné au système de voiture partagée Mobility et emprunte régulièrement le véhicule de ses beaux-parents. Déménageant prochainement dans une PPE, cette personne explique avoir été contrainte de faire l'acquisition de 2 places de parc, ce qu'elle estime être une aberration.

Transports publics : seul 1 participant prend le bus (35) quotidiennement, comme « remonte pente » (sic) pour se rendre sur son lieu de travail. Le train est le mode de transport public le plus cité, depuis Cornavin et Cointrin, pour des trajets en-dehors de Genève notamment, en semaine et le week-end (Nyon, Yverdon), ainsi que depuis la France (visite d'amis français). Certains participants font remarquer que, selon le lieu de résidence au Grand Saconnex, il est parfois plus rapide de prendre le train depuis l'aéroport pour rejoindre le centre-ville, ce qu'aucun d'entre eux ne semble cependant mettre en pratique.

Plusieurs participants combinent également l'usage du vélo avec les transports publics en embarquant leur vélo pour une partie du trajet, en cas de neige ou de pluie notamment, mais aussi pour gagner en rapidité sur certains tronçons. Depuis Cornavin jusqu'à Meyrin par exemple, un participant pédale jusqu'à l'arrêt de tram Vieusseux, monte à bord avec son vélo sur la longueur du site propre de la route de Meyrin, puis continue à vélo sur le dernier bout. Une autre personne du groupe déclare aussi explicitement être intéressée par la prolongation du tram 15 pour cette même raison et pour accélérer le trajet de retour qui le décourage parfois à vélo (longueur, dénivelé).

Le potentiel de report modal ponctuel de ce public vers ce type de transport semble donc bien présent. La météo semble aussi avoir une influence sur les habitudes des participants puisque deux d'entre eux expliquent utiliser les transports publics si le temps est trop mauvais. Cependant, la perception générale des TP est assez mauvaise dans le groupe. Un participant fait remarquer que les arrêts de bus ne sont pas aménagés, ce qui pose des conflits avec les autres usagers aux nœuds de rencontre, ce que les nouveaux aménagements doivent prendre en compte. Un autre déclare qu'il prendrait plus souvent le bus s'ils n'étaient pas aussi lents et si les espaces d'attente étaient mieux pensés et plus agréables pour les enfants. Son opinion est un peu meilleure à propos du tram, mais il essaie d'éviter les transports publics de manière générale. Cette réticence est également partagée par un autre participant qui fait part de sa mauvaise expérience et regrette que les transports les plus rapides soient aussi les plus bondés.

PHASE 3 : mesures d'accompagnement pour une transition mobilitaire durable



Instructions : une mise en situation est proposée aux participants (route de Ferney fermée à la circulation automobile entre l'hôtel Intercontinental et la place Carantec ; construction d'une infrastructure cyclable et piétonne le long du tracé du tram). Il leur est ensuite demandé de commenter (1) l'impact potentiel d'un tel cas de figure sur leurs habitudes actuelles ; (2) les opportunités créées par la situation et (3) les recommandations et mesures d'accompagnement idéales pour favoriser un changement d'habitude vers une utilisation des infrastructures TP et de mobilité douce.

En réponse à cette mise en situation, les participants ont principalement formulé des recommandations, que nous structurons à partir des effets d'opportunités identifiés au cours des débats.

- Un tel cas de figure participerait à **favoriser l'usage des mobilités actives** et, par ce biais, contribuerait à « réduire le stress et la tension dans la ville ». Pour ce faire, les participants recommandent de **prévoir des espaces de convivialité et de maintenance** adaptés aux mobilités douces.
 - « Ce qui manque, c'est des espaces de rencontre sur toute la zone, pourquoi pas un lieu de rencontre, un lieu de réparation de vélos, un lieu de rencontre pour la mobilité douce, quelque chose qui s'adresse aux piétons et aux vélos. A Tokyo, il y a des endroits où on peut s'arrêter et rester sur son vélo pour boire son café. Quand on est à pieds et en vélo, c'est plus propice à s'arrêter. »
 - « Si on voit le Fix avenue de France [bar à café, café mobile], il est toujours plein donc ça montre qu'il y a besoin d'endroits comme ça. »
 - « Si on fait des aménagements cyclables sans prévoir d'endroits pour réparer les vélos, c'est absurde. »
 - « A Leuven par exemple, aux endroits où on gare les vélos, ils ont mis des poussettes qu'on peut emprunter avec une pièce, comme des chariots de magasin.
 - « Il faut donc aussi parler de cette Route des Nations : pourquoi ne pas l'aménager aussi pour les modes actifs ? »
- Ce cas de figure constituerait une opportunité de **rendre la route de Ferney plus agréable pour les usagers de modes doux**.
 - Afin d'éviter l'augmentation des tensions entre les modes, il s'agit de **prévoir un design adapté et une infrastructure confortable pour tous les usagers**.
 - « La voie verte c'est pas le bon exemple pour les aménagements cyclables : il y a des vélos mais c'est pas assez large, il y a des gens qui se baladent dessus, on doit s'arrêter à chaque carrefour, le cycliste perd la priorité aux carrefours, c'est hallucinant. »
 - « Il faut séparer les flux mais il faut aussi une piste cyclable large sans cailloux à côté, pas comme sur la voie verte. Avec des vélos larges cargo-bike, c'est compliqué de passer parce que ce n'est pas assez large. »
 - « Il faut séparer les flux entre eux : les voitures, les piétons, le tram et les arrêts de tram, mais aussi peut-être séparer les vitesses parce que la tension émerge du fait qu'il n'y a pas assez de place.
 - « Pourquoi ne pas différencier les vitesses dans le sens de la montée et de la descente ? D'un côté, une piste cyclable de transport rapide et puis d'un autre, une voie plus lente. Les conflits sont différents à la montée et à la descente. Il existe aussi des possibilités légales de différencier les différentes vitesses. »
 - Il s'agirait aussi de **valoriser le potentiel existant** sur cet axe.
 - « Sur la Route de Ferney, on n'en parle pas beaucoup mais il y a quelque chose de particulier, c'est la voûte arborée, c'est très beau. Donc on a besoin d'espace mais si on veut élargir la route, il faudra couper les arbres. »
 - « Cette route, je me demande si ce n'est pas un tuyau qui amène de la fraîcheur ; cet été il faisait très chaud et là on a un couloir avec des arbres qui amènent de la fraîcheur. »
 - « Cette voûte arborée il faut la mettre en valeur et prévoir pourquoi pas des bancs. On relie non seulement la Genève locale et internationale, mais on relie aussi des pôles santé, il y a énormément de choses à faire à ce moment-là. Comment faire des rues qui promeuvent la santé des gens, qui encouragent la mobilité douce ? »
 - « Il y a aussi le mur qui ne permet pas d'élargir la route. Pourquoi ne pas mettre le trottoir en haut du mur et faire en sorte que la route soit dédiée aux modes actifs ?
 - « Ou l'inverse : une piste cyclable en hauteur. Ça oblige à faire un petit détour mais ça permet d'avoir une belle vue donc on fait plus volontiers le détour. On peut tirer profit du fait qu'on peut avoir une vue en hauteur depuis ce mur. »

- Cette situation pourrait **favoriser l'utilisation des transports publics**. Il faudrait pour cela **améliorer l'offre de service** et prendre des **mesures dissuasives pour les automobilistes**.
 - « Je serais un client potentiel si le service s'améliorait. Mais ce qui améliorerait, ce serait un tram toutes les 5-6 minutes et que le dimanche il n'y ait pas d'effondrement des transports publics ».
 - « Il ne faut pas faire un tram pour faire un tram : il faut qu'il soit efficace. A Genève, il y a trop d'arrêts, les trams n'avancent pas. Le 15, il met 3 minutes de plus que le bus à l'époque. Est-ce qu'on fait un tram pour changer la mentalité ou c'est juste pour en rajouter une couche ? »
 - « La Route des Nations donne un accès encore plus direct à Genève, la voiture va être encore plus attrayante pour les automobiles. Pourquoi créer cette attractivité ? Ici à Genève, on a l'impression qu'on ne dissuade pas la voiture. Il faut donc des mesures d'accompagnement qui dissuadent l'entrée des voitures, parce qu'apparemment tout le trafic des voitures ne sera pas reporté sur la Route des Nations. »
 - « Chez MSF, ils prévoient encore des places de parking pour les nouveaux bâtiments. Mais comment vont-ils pouvoir y accéder s'il n'y a plus d'accès depuis la route ? »
 - « A partir de la Servette, on a une séparation de flux et tout le monde va plus vite : moi je suis pour la fermeture au trafic motorisé sur cette route. »
 - Pro Vélo a demandé par lettre écrite la fermeture de la route à la circulation automobile.

Le public de ce focus groupe, familier du secteur du futur tram, se révèle particulièrement attaché aux modes individuels (vélo, marche, voiture), ainsi qu'à l'autonomie et à la flexibilité conférées par ces derniers. Les transports publics ont mauvaise presse dans ce groupe, et sont utilisés de manière occasionnelle, flexible en combinaison avec d'autres modes plus réguliers, et dans l'optique de maximiser l'efficacité du déplacement.

Dans ce cadre, l'idée d'une extension du tram entre Nations et Grand-Saconnex les intéresse principalement à deux égards : d'une part, au regard de la dynamique susceptible d'être générée en termes d'aménagements d'espaces publics de qualité (arrêts, places, etc.). Leur intérêt réside dans l'attention portée aux modes actifs (marche, vélo, etc.) et aux aménagements favorables à leur développement (espaces de rencontres conviviaux, séparation des flux pour une bonne cohabitation entre modes, etc.). Ce groupe nous rappelle en effet l'importance de la part de la marche dans les déplacements au quotidien : un cycliste est un piéton sur un vélo, un automobiliste un piéton dans une voiture, un usager de transport public est un piéton embarqué, voire, comme dans ce cas, un cycliste en route. Les participants soulignent l'importance de stimuler le secteur grâce à une offre de commerces et de services accessibles de cette manière et développés autour de ces modes. D'autre part, les participants se révèlent intéressés par ce projet d'extension dans la mesure où le tram vient diversifier et compléter une offre de transport, qui permet de continuer à se déplacer de manière encore plus souple : un jour à vélo, un autre à pied, en tram en revenant de l'école avec les enfants, etc. De manière largement répandue enfin, le tram se révèle particulièrement intéressant pour ce public en combinaison avec l'usage du vélo et de la marche, et ce pour un même trajet.

Les recommandations énoncées sont claires : ce projet d'extension doit accorder une attention particulière au développement des infrastructures de mobilités actives afin d'améliorer le confort de la Route de Ferney ainsi que son attractivité. Plus encore, l'usage de ces modes doit être facilité par la mise en place de services adaptés (parkings vélos, lieux d'entretien, poussettes en libre-service, etc.) et favorisant la convivialité (cafés, restaurants, commerces, etc.). Le design des infrastructures doit être soigneusement pensé pour permettre la cohabitation des différents usagers entre eux, plus particulièrement aux nœuds de croisement, aux transbordements et arrêts. La séparation des flux est une priorité et l'idée de séparer les vitesses entre usagers d'un même mode (cyclistes rapides, courses, électriques, etc. vs cyclistes plus lents, chargés, avec enfants, sans assistance électrique, etc.) revient à plusieurs reprises. Enfin, la route de Ferney a été évoquée comme présentant de nombreux potentiels, que la fermeture à la circulation automobile contribuerait à valoriser. Malgré leur profil d'automobilistes réguliers, la fermeture d'un tronçon de la route de Ferney au trafic automobile est donc recommandée par les participants. Selon eux, la voûte arborée doit être maintenue. Le mur, quant à lui, est plutôt perçu comme un obstacle à la mise en place d'infrastructures de mobilité actives de qualité, mais des propositions d'utilisation de son assise comme support de déplacements et point de vue paysager ont été énoncées.