

Genève BHNS Projets pilotes

Évaluation

Gehl

| 2021

| Note



Gehl — Copenhagen

Project Team

Louise Vogel Kielgast
Kym Lansell
Pauline Morris

Photos couverture et page 4, 5, 6, 13 et 15: Olowine Rogg
Autres photos et illustrations sauf indication contraire: GEHL

Table des matières:

3	Introduction
4	L'objectif des projets pilotes
7	Accessibilité piétons et vélos
10	Microclimat
13	Confort et plaisir
15	Programmation autour des arrêts
18	Utilisation des pilotes à l'avenir

Introduction

Cette note résume les principaux points d'apprentissage d'une expérimentation de projets pilotes dans les espaces publics autour des futurs arrêts de bus à haut niveau de service (BHNS). Le but était d'explorer et de tester quelles qualités de l'espace urbain sont importantes, et comment ces qualités peuvent aider à soutenir un grand projet d'infrastructure tel que le BHNS. Le processus est basé sur la méthode 'mesurer, tester et affiner' développée par Gehl, qui permet travailler avec les projets pilotes d'une manière stratégique.

L'expérimentation des projets pilotes a également été utilisée comme méthode de concertation, où les citoyens et les groupes d'intérêt ont contribué à différentes étapes de leur développement. Les projets pilotes sont d'ailleurs un moyen direct d'impliquer et d'engager un dialogue dans l'espace public - et de faire intégrer les expériences

des gens au développement du projet fini. À cette fin, trois sites ont été sélectionnés, chacun représentant des contextes urbains différents mais en même temps des problèmes exemplaires par rapport à l'ensemble de la ligne de bus (comme accessibilité, programmation de l'espace public etc.). Les lieux spécifiques pour les projets pilotes ont été choisis pour pouvoir soutenir, inspirer et créer une synergie avec d'autres projets futurs dans les quartiers.

Cette note est basée sur:

1. Analyse initiale réalisée en mai / juin 2020 composée des enregistrements d'espaces publics, des données sur la vie publique (mouvements, activités de vie, etc.) et d'une enquête par questionnaire en ligne.
2. Atelier citoyen: l'analyse a été présentée et il a été possible de réagir, de compléter et de proposer des idées de programmes pour les espaces publics autour des arrêts de

bus sélectionnés.

3. Réalisation des projet pilotes: pendant la durée des projet pilotes une enquête a été menée (questionnaire en ligne et questionnaire sur place) qui recueille les expériences des personnes.

Dans l'ensemble, les recommandations de ce document portent sur la manière de développer et profiter encore plus des arrêts de bus, qui sont des espaces publics à part entière.

La note est construite autour de 4 recommandations principales:

1. Accessibilité pour les piétons et les cyclistes
2. Microclimat
3. Confort
4. Programmation autours des arrêts

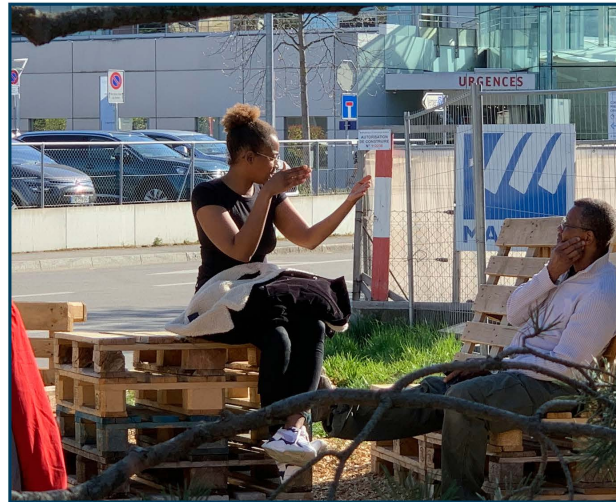
L'objectif des projets pilotes

Meyrin:

- Réunifier le quartier autour de la Route de Meyrin
- Inviter les passant.e.s à interagir
- Tester une cohabitation entre vélos et piétons
- Informer sur les changements projetés sur ce site dans l'avenir

Ce qui a été réalisé:

- Signalisation du nouvel arrêt de BHNS par des banderoles
- Une peinture au sol pour signifier la priorité piétonne sur la traversée vélos
- Installations végétale
- Installation de mobilier pour s'asseoir



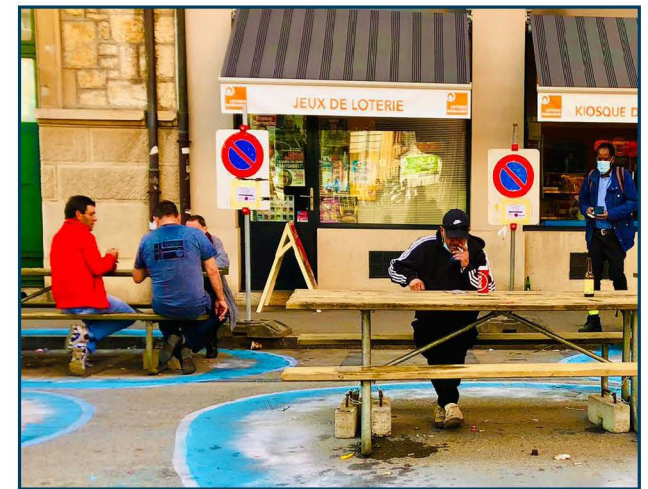
L'objectif des projets pilotes

Châtelaine Village:

- Renforcer la centralité du quartier
- Intégrer les fonctions autour avec l'espace public
- Informer sur les changements projetés sur ce site dans l'avenir

Ce qui a été réalisé:

- Peinture au sol avec les enfants
- Installations végétale
- Mobilier pour pouvoir manger les repas à emporter
- Mobilier ludique



L'objectif des projets pilotes

Écu:

- Valoriser et renforcer le caractère du Pont de l'Écu
- Commencer un processus d' 'Early activation' - créer un lieu de rencontre
- Créer un espace attractif pour les jeunes à cet endroit
- Souligner l'arrivée et l'articulation avec la voie verte
- Immiscer ce lieu dans les habitudes des habitant.e.s comme un lieu culturel et de destination
- Informer sur les changements projetés sur ce site dans l'avenir

Ce qui a été réalisé:

- Signalisation du nouvel arrêt de BHNS et de la voie verte
- Une exposition des informations sur les futurs projets du quartier
- Interventions artistiques pour animer l'espace en attendant les chantiers
- Mobilier ludique
- Atelier vélo mobile
- Lumière artistique



Accessibilité piétons et vélos

Les utilisateurs des transports publics sont tous des piétons à un moment et une bonne accessibilité aux arrêts de bus est donc essentielle pour faire du BHNS une option de transport attrayante, notamment pour les personnes à mobilité réduite tels que les enfants et les personnes âgées. Autour des 3 sites, il y a de nombreuses écoles donc des enfants, mais aussi des fonctions importantes pour les personnes âgées comme la maison de retraite de l'Écu et l'hôpital de Meyrin. L'accessibilité peut être influencée négativement par d'autres modes de transport, comme les voitures, mais les vélos sont aussi un problème récurrent sur les trois sites, comme à d'autres endroits à Genève. À l'avenir, le nombre de cyclistes va augmenter et l'intégration des arrêts de bus avec l'infrastructure cyclable sera encore plus importante.

Problèmes rencontrés par les citoyens par rapport à la situation actuelle:

- En général, peu de gens pensent que c'est facile de monter/descendre d'un bus (Source: maptionnaire, Juin 2020)
- Au niveau de l'accessibilité les nuisances les plus fréquentes en attendant le bus sont la difficulté à traverser la rue en raison du feu et le nombre élevé de voitures (Source: maptionnaire, 2021).
- À Meyrin, deux nuisances particulières sont relevées par rapport aux deux autres sites :
 - la difficulté à traverser la rue en raison du feu piéton
 - les vélos sur le trottoir

Problèmes observés autour des arrêts de bus actuels:

- Temps de traversée complexe et long de la rue pour se rendre à l'arrêt de bus (à Écu) - notamment pour les personnes âgées.
- À l'arrêt devant la COOP à Châtelaine Village, les enfants traversent parfois la rue au feu rouge ou en dehors des passages piétons en raison des longs délais d'attente et détours pour relier l'autre côté de la route.

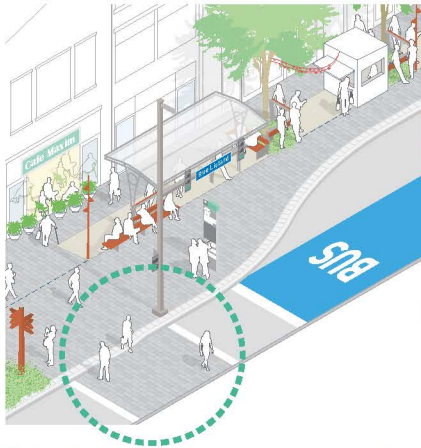
Ce que nous avons appris des projets pilotes:

- En général, la question de l'accessibilité, surtout pour les piétons, reste un défi sur les trois sites. Cependant les projets pilotes ont commencé à changer l'expérience des piétons.
- 13% ont l'impression que l'endroit est moins dominé par le trafic (Source: maptionnaire 2021).
- 9% se sentent plus en sécurité vis-à-vis du trafic.
- La route de Meyrin reste une barrière, seulement 9% pensent que la route est moins ressentie de barrière.
- La relation entre piétons et vélos reste un défi à Meyrin, car le projet pilote n'indique pas clairement la priorisation des piétons dans l'espace avec le nouveau mobilier.

Recommandations

1. Prévoir de larges passages pour les piétons à proximité des arrêts d'autobus.
2. Créer des passages directs où les gens ne sont pas obligés d'attendre sur des îlots et de traverser la rue par étapes
3. Accorder plus de priorité aux piétons en réduisant le temps d'attente aux feux de signalisation pour éviter que les gens traversent au feu rouge, ce qui crée des situations dangereuses.
4. Agrandir les trottoirs autour des arrêts de bus pour laisser suffisamment d'espace pour les gens qui attendent et les personnes qui passent (aussi avec une poussette). Basé sur les chiffres des passagers et les flux piétons.
5. Ne pas mélanger les piétons et les cyclistes sur le trottoir: voies dédiées aux cyclistes et aux piétons.
6. Donner la priorité aux piétons s'ils doivent traverser une voie cyclable pour prendre le bus.
7. Prévoir un parking pour vélos à proximité de l'arrêt de bus.

Recommandations



Prévoir de larges passages pour piétons à proximité des arrêts d'autobus.



Créer des passages directs où les gens ne sont pas obligés d'attendre sur des îlots et de traverser la rue par étapes.



Agrandir les trottoirs autour des arrêts de bus pour laisser suffisamment d'espace pour les gens qui attendent et les personnes qui passent (aussi avec une poussette). Basé sur les chiffres des passagers et les flux piétons.



Ne pas mélanger les piétons et les cyclistes sur le trottoir: voies dédiées aux cyclistes et aux piétons.

Recommandations



Donner la priorité aux piétons s'ils doivent traverser une voie cyclable pour prendre le bus et indiquer les passages piétons clairement.



Prévoir un parking pour vélos à proximité de l'arrêt de bus.

Microclimat

Le microclimat influence l'expérience être dans l'espace public, et la conception de l'espace public peut aider à créer des conditions plus confortables à une échelle très locale. Dans ce projet, l'effet d'îlot de chaleur était une problématique particulière avec une première phase des projets pilotes testant différents matériaux de surface.

Problèmes rencontrés par les citoyens:

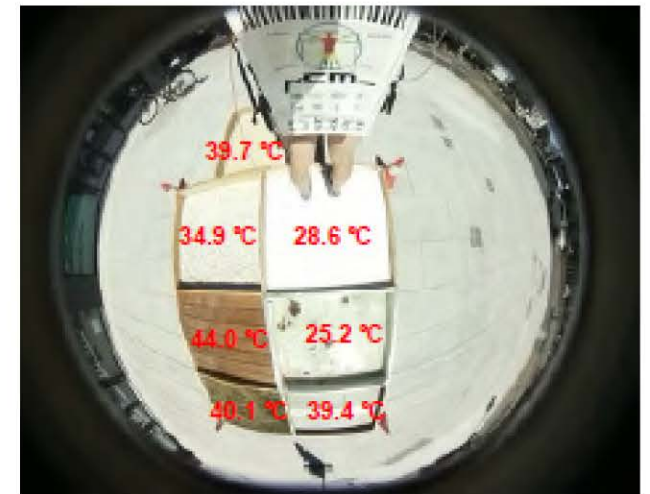
- Le bruit est la nuisance la plus fréquente parmi les citoyens [Source: Maptionnaire 2021].
- À Meyrin, le fait qu'il fasse froid en hiver/chaud en été est la deuxième nuisance la plus ressentie [source: Maptionnaire 2021].
- Beaucoup de personnes ont mentionné le vent fort qui est ressenti à l'arrêt de tram à Meyrin [source: Maptionnaire 2021].

Ce que nous avons appris des pilotes:

- Le test de différents matériaux de surface suggère de grandes différences de température selon le matériau, de 25,2 degrés Celsius (Eau) à 44,0 degrés Celsius (Terrasse en bois) - voir image à droite.
- La création d'un espace plus éloigné de la route a considérablement changé l'expérience du bruit (Écu).
- Les participants de l'atelier le 13 avril 2021 ont exprimé leur intérêt à éloigner les arrêts de bus de la rue s'ils sont accompagnés des signes clairs sur les horaires de bus. Ils étaient prêts à attendre à une distance de 10 mètres.

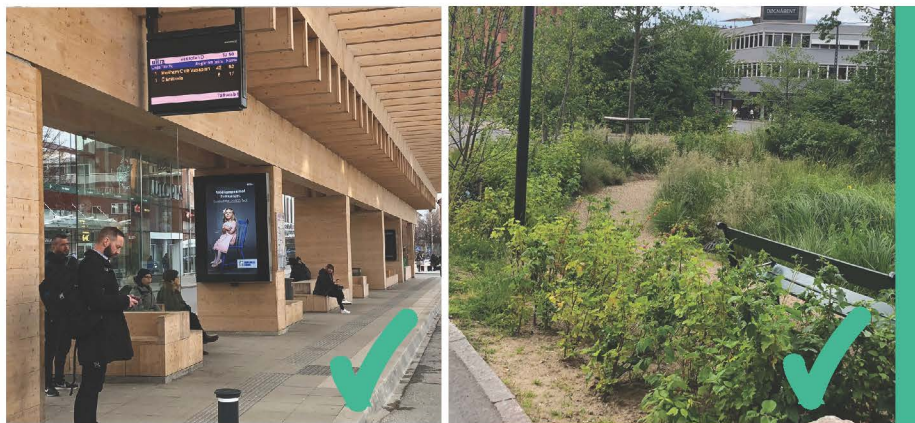
Recommandations

1. Créer un mélange de matériaux et de surfaces durs et plus souples autour des arrêts de bus.
2. Utiliser des couleurs claires comme le blanc pour réduire l'effet d'îlot de chaleur.
3. Créer une collecte locale des eaux de surface autour des arrêts de bus qui peut aider à réduire la température en été.
4. Créer une couverture pour assurer l'ombre.
5. Utiliser des plantes ou des meubles pour protéger du vent. Pensez à avoir des abribus dans différents angles qui donnent une protection contre la direction dominante du vent.
6. Envisager de faire des alternatives d'attente plus loin de la route pour réduire l'impact du bruit de la circulation.



Test de différents matériaux fait pendant l'été 2020. Eau et enrobé peint en blanc gardent une température inférieure à 30 degrés, gravier environ 35 degrés et pierre naturelle, terre végétale/gazon et stabilisé environ 40 degrés. La terrasse en bois avait la température la plus haute à 44 degrés.

Recommandations



Créer un mélange de matériaux et de surfaces durs et plus souples autour des arrêts de bus.



Utiliser des couleurs claires comme le blanc pour réduire l'effet d'îlot de chaleur.



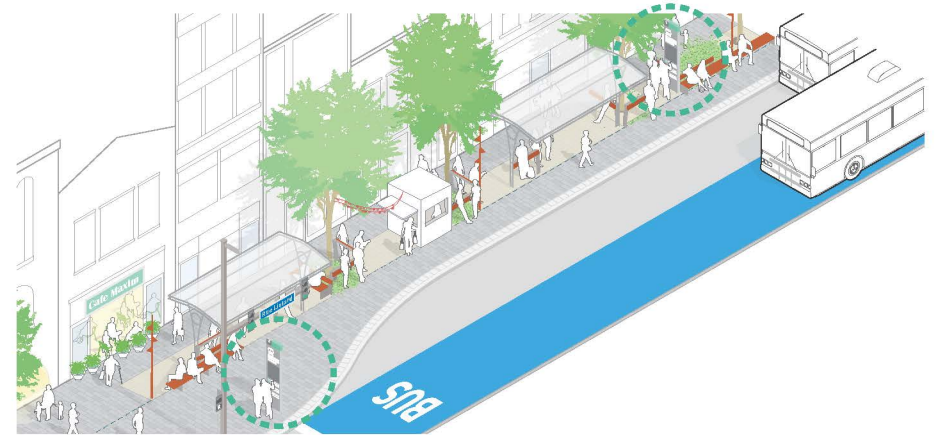
Créer une collecte locale des eaux de surface autour des arrêts de bus qui peut aider à réduire la température en été.



Créer une couverture pour assurer l'ombre.



Utiliser des plantes ou des meubles pour protéger du vent.



Envisager de faire des alternatives d'attente plus loin de la route pour réduire l'impact du bruit de la circulation. Installer plusieurs panneaux avec les horaires pour permettre aux passagers d'attendre dans plusieurs zones.

Confort et plaisir

Le BHNS offrira à l'avenir une option de transport plus efficace, ce qui est important pour les usagers. Lorsqu'on leur a demandé dans l'enquête ce qui les inciterait à utiliser davantage les transports publics, les réponses les plus dominantes étaient : 'Augmentation de la fréquence des bus' et 'Itinéraires plus rapides avec moins d'arrêts' (Source: Maptionnaire Juin 2020). D'autres, cependant, ont également mentionné que des arrêts de bus plus agréables et un environnement plus intéressant autour des arrêts de bus les encourageraient à utiliser le bus plus souvent. Les projets pilotes ont exploré différentes façons d'assurer le confort aux arrêts de bus.

Ce que nous avons appris des projets pilotes:

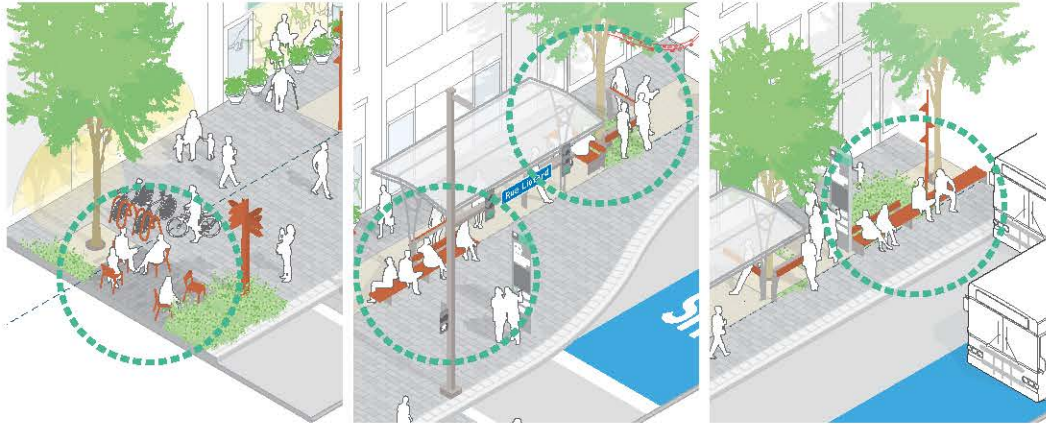
- Les citoyens souhaitent qu'il y ait plus de plantation car c'est ce qui compte le plus pour eux (source: Maptionnaire 2021).
- Le mobilier rend l'espace public plus agréable sans forcément être utilisé.
- Les nouveaux mobiliers sont très bien accueillis par les usagers, mais ils doivent être à une certaine distance de la rue.
- Les gens aimeraient avoir du mobilier d'assise pour s'asseoir, manger ou jouer.
- Le long des grandes rues, la présence de différents types de meubles est une opportunité bienvenue pour faire une pause notamment pour les enfants - et peut ainsi contribuer à réduire l'expérience de la distance (Écu).

Recommandations

1. Prévoir des mobiliers d'assise adéquats, diversifiés et adaptés à différents groupes d'âge autour de l'arrêt de bus - et pas seulement dans l'abribus lui-même.
2. Expérimenter avec différents types de mobiliers, par exemple des mobiliers d'assise qui favorisent l'interaction sociale entre les personnes.
3. Placer les mobiliers d'assise de manière à ne pas bloquer les passages et les points de vue importants.
4. Les plantations servent à humaniser l'espace public et à créer un lieu plus agréable pour les gens qui prennent le bus.
5. Intégrer les plantations aux assises.
6. Créer une diversité d'expériences vertes autour de l'arrêt de bus qui peuvent également améliorer la biodiversité locale.



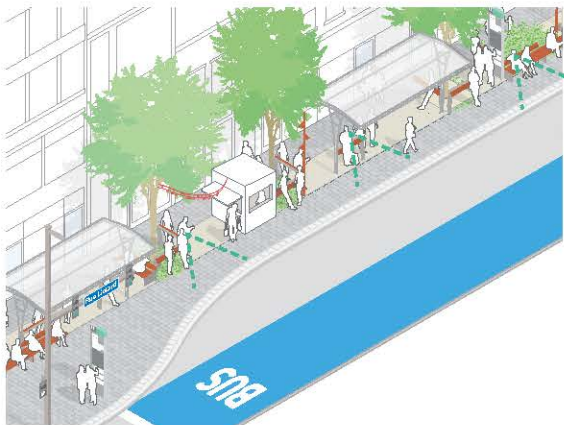
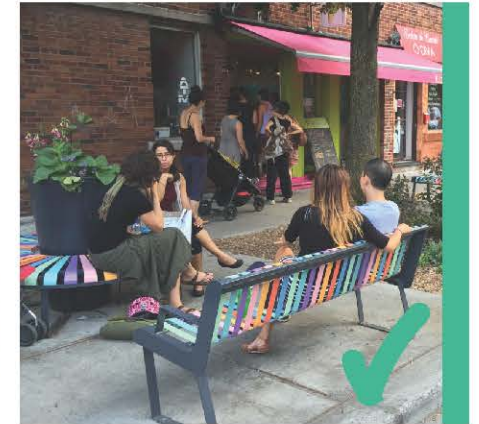
Recommandations



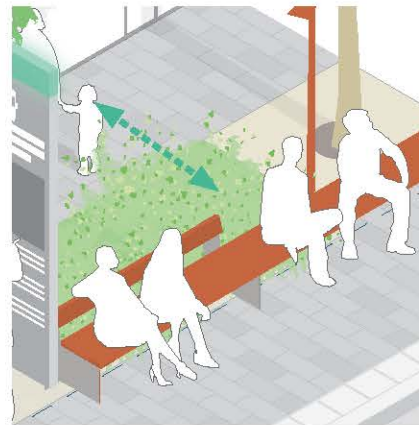
Prévoir des mobiliers d'assise adéquats, diversifiés et adaptés à différents groupes d'âge autour de l'arrêt de bus - et pas seulement dans l'abribus lui-même.



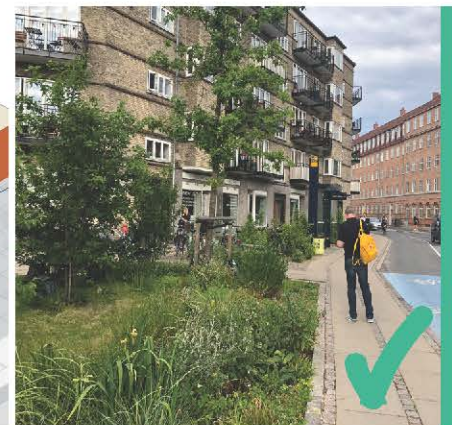
Expérimenter avec différents types de mobiliers, par exemple des mobiliers d'assise qui favorisent l'interaction sociale entre les personnes.



Placer les mobiliers d'assise de manière à ne pas bloquer les passages et les points de vue importants.



Les plantations servent à humaniser l'espace public et à créer un lieu plus agréable pour les gens qui prennent le bus.



Intégrer les plantations aux assises.

Programmation autour des arrêts

Les arrêts de bus sont des points centraux pour connecter la population à leur activité. L'intégration de l'arrêt de bus dans l'environnement permet de créer un espace public qui invite les gens à rester et offre différents types d'activités. Cela comprend l'utilisation du potentiel des différentes fonctions et la manière dont elles peuvent devenir plus accessibles et visibles.

Problèmes rencontrés par les citoyens par rapport à la situation actuelle:

- La sécurité la nuit est un problème récurrent. 37% des répondants ne se sentent pas en sécurité autour des arrêts de bus le soir dans la situation actuelle (Source: mptionnaire 2021).
- À l'Écu, le manque de vie et d'activités autour de l'arrêt de bus est la troisième nuisance la plus ressentie (Source: mptionnaire 2021).

Ce que nous avons appris des projets pilotes:

- L'introduction des mobiliers a commencé à changer les expériences du lieu sur les trois sites
- 25% pensent que l'endroit avec les mobiliers est maintenant plus agréable (source: Maptionnaire 2021).
- À l'Écu, 18% des répondants estiment que le projet pilote a rendu le site plus favorable aux rencontres entre personnes dans le quartier (Source: Maptionnaire 2021).
- L'intervention à Châtelaine Village contribue à le faire ressembler plus à un petit centre-ville
- L'art sert à changer la perception du lieu (Écu).

Recommandations

1. Intégrer de la lumière à l'échelle humaine autour de l'arrêt de bus - pas seulement l'abribus, mais dans l'espace autour pour renforcer le sentiment de sécurité à toute heure de la journée.
2. Créer des rez-de-chaussée actifs autour des arrêts de bus pour inviter à l'activité et renforcer le sentiment de sécurité.
3. Intégrer les activités du rez-de-chaussée dans l'espaces public autour des arrêts de bus.
4. Introduire de petites installations, comme des kiosques (culturels ou commerciaux) pour souligner l'arrêt de bus comme un point central.



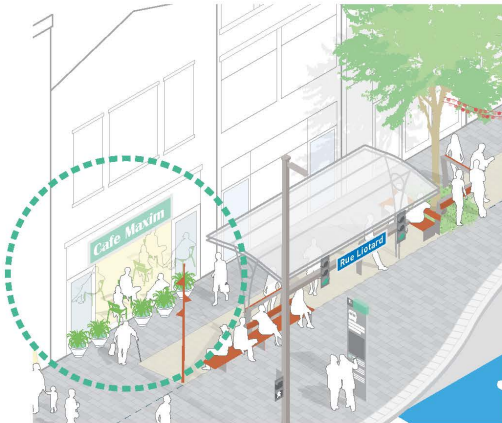
Recommandations



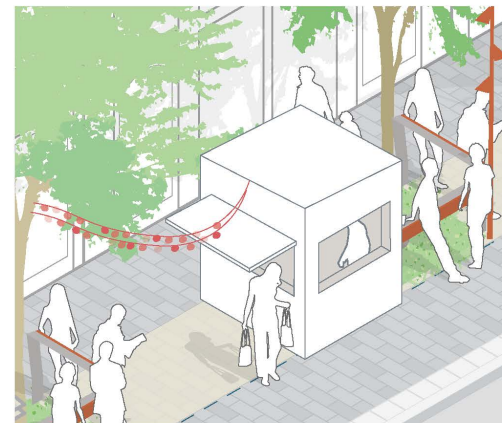
Intégrer de la lumière à l'échelle humaine autour de l'arrêt de bus - pas seulement l'abribus, mais dans l'espace autour pour renforcer le sentiment de sécurité à toute heure de la journée.



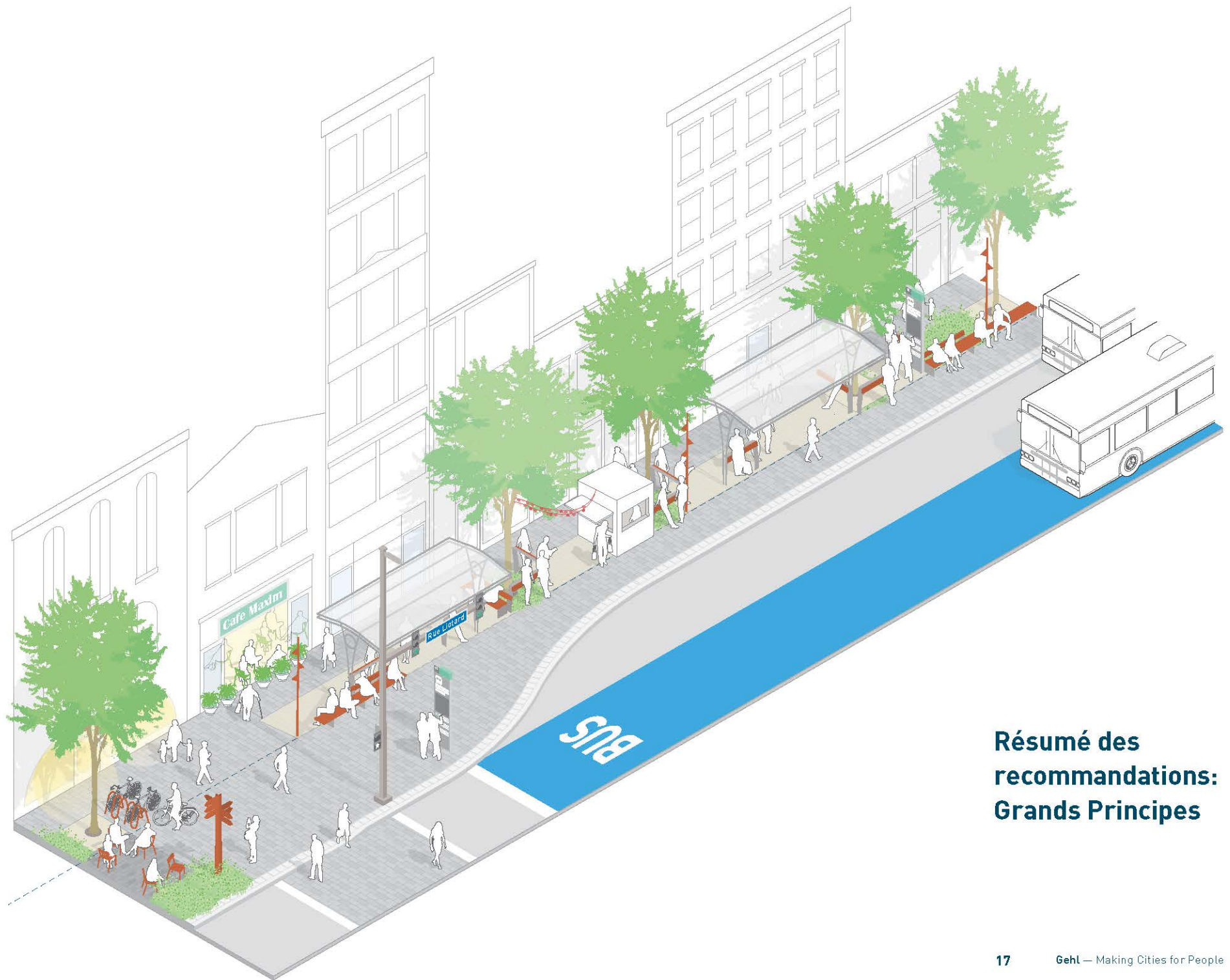
Créer des rez-de-chaussée actifs autour des arrêts de bus pour inviter à l'activité et renforcer le sentiment de sécurité.



Intégrer les activités du rez-de-chaussée dans l'espace public autour des arrêts de bus.



Introduire de petites installations, comme des kiosques (culturels ou commerciaux) pour souligner l'arrêt de bus comme un point central.



Résumé des recommandations: Grands Principes

Comment utiliser l'expérience des projets pilotes dans les prochaines étapes:

Pour les arrêts du BHNS

- Continuer à développer le caractère vert autour des arrêts de bus car cela aura un effet très positif sur l'expérience de l'utilisateur.
- Créer des endroits alternatifs, où les niveaux de bruits sont plus faibles, pour attendre et passer du temps.
- Réfléchir aux différents groupes d'âge et à leurs besoins dans l'aménagement des arrêts de bus et de leur environnement.

Projets pilotes comme méthode

- Pour répondre à l'intérêt des citoyens au développement futur des 3 sites, explorer les options pour d'autres interventions temporaires à l'avenir.
- Laisser suffisamment de temps pour réaliser des expériences et des aménagements-tests en collaboration avec les entreprises, commerces ou organisations locales qui peuvent tous jouer un rôle important en termes de programmation de l'espace.
- Utiliser des projets pilotes pour apprendre et collecter les données pertinentes au cours des prochaines phases de développement du BHNS.
- Envisager la durée des projets pilotes pour laisser suffisamment de temps pour inviter à de nouvelles appropriations et de nouveaux comportements dans l'espace public.
- Être clair sur le but du projet pilote, qu'il s'agisse de communiquer sur les plans, de lancer un processus d'activation, comme méthode de concertation ou comme de test de solutions concrètes en relation avec un projet.

