

Focus-groupe public cible « seniors »

Projet d'extension de tram entre Nations et Grand Saconnex

SYNTHESE

Animation : Marc-Antoine Messer (Mobil'homme sàrl)
 Prise de notes : Stephan Utz (Mobil'homme sàrl)
 Date : 20.11.2019
 Lieu : Ferme Sarasin, 1218 Grand Saconnex
 Durée : de 18h05 à 20h00
 Nombre de participants : 7 (5 F ; 2 H)

Remarques générales faites par les participants

- Une discussion préalable a lieu sur l'identité des personnes contactées. Certains participants font état d'une très forte frustration face au processus de concertation. Ils signalent n'avoir pas été contactés alors même qu'ils représentent des associations d'intérêts et d'habitants situées le long de la Route de Ferney. Ils ont d'ailleurs écrit à Urbz ainsi qu'à la Ville et au Canton. Ils expriment leur colère face à un processus qu'ils considèrent être un « alibi ».
- Une majorité des participants signale également le manque d'informations et de clarté quant à l'objectif de la démarche générale : ils ne savent pas s'il s'agit d'une concertation, d'une pré-concertation, et pensent que c'est trop tôt de faire une démarche si on ne peut pas leur donner d'informations plus détaillées sur le projet.
- Les participants regrettent le fait que le site Decidim ne soit pas fonctionnel. Ils font savoir que la plateforme manque cruellement d'informations concernant la démarche et qu'elle pose de nombreux problèmes d'utilisation, à commencer par la difficulté de s'inscrire, de faire des propositions et de répondre au questionnaire. Ils se demandent par exemple comment est fait le filtrage pour les informations et/ou les propositions et se demande s'il n'y pas une forme de censure. Ils sont fâchés que les questions qu'ils ont posées sur Decidim ne reçoivent pas de réponse et qu'il n'est même pas indiqué s'ils en recevront un jour.
- Les participants regrettent également une absence d'informations concernant les scénarios du projet et considèrent qu'il n'est pas possible de faire une démarche de pré-concertation sérieuse dans ces conditions. Ils insistent sur le fait qu'il faut qu'il y ait encore plus d'informations sur le site, surtout sur le projet/l'idée d'ensemble. Il faudrait aussi faire le lien avec le projet de la Cité de la musique, qu'il y ait une image d'ensemble des projets du secteur, et que ce soit sur le site.
- Ils souhaiteraient voir plus de communication autour de la plateforme Decidim (courriers aux riverains, flyers dans les boîtes aux lettres, etc...)
- Ils demandent que l'ensemble de leurs remarques et les raisons de leur frustration et de leur colère soient inscrites au procès-verbal de la réunion de ce soir et transmises aux autorités du Canton.
- Monsieur Helmut Lubbers et Madame Jane Benett demandent à voir figurer leur identité dans le compte rendu.

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.
- L'un des participants fait savoir qu'il ne veut finalement pas participer. Il souhaite s'exprimer par rapport aux détails du projet, ce qui n'est pas l'objet direct du focus groupe. Il communique donc qu'il ne s'exprimera qu'à la fin de la séance pour exprimer son mécontentement général.

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 7 participants, dont 5 femmes et 2 hommes (Pour des raisons d'anonymat, la forme grammaticale masculine est utilisée uniformément dans le présent compte rendu).

5 participants sont des riverains directs de la route de Ferney ou de rues connectées à celle-ci, répartis entre l'Intercontinental et la Place de Grand Saconnex. Un participant n'est pas un riverain direct mais vit au Grand Saconnex entre Attenville et l'aéroport, et un autre réside à la Jonction. Plusieurs ont également des activités professionnelles ou des engagements politiques et associatifs dans le secteur de la route de ferney et au Grand Saconnex en général.

Au cours du tour de table, des remarques, craintes et attentes sont énoncées :

- Espoir d'amélioration de la qualité de vie pour les habitants ;
- Questionnements par rapport à l'impact des transformations de la route de Ferney sur le trafic automobile dans les rues du quartier du Pommier, déjà utilisées actuellement comme raccourci ;

B. Habitudes types

Instructions : il est demandé aux participants de décrire la journée précédant la séance, à savoir le mardi 19 nov. 2019, de détailler les différents trajets effectués au cours de cette journée et les modes de transport empruntés. Les participants sont invités à préciser dans quelle mesure cette journée est représentative de leurs habitudes et à expliquer ce qui peut varier dans ces pratiques.

Lieux fréquentés par les participants : route de Ferney, route de Colovrex, chemin du Pommier, Ferme du Pommier, Migros rue Sonnex, Carouge, Bachet, Meyrin, quartier de la Jonction, Châtelaine, quartier des Grottes, Versoix, Carouge, Neydens (FR).

Modes individuels motorisés : 6 participants sur 7 disposent d'une voiture personnelle mais son usage n'est pas quotidien ; il semble pour la majorité d'entre eux limité à une utilisation ponctuelle et pour des motifs bien particuliers. 6 des 7 sont donc totalement multimodaux dans leurs pratiques

La voiture est utilisée à des fins privées, notamment lorsqu'il s'agit de faire des commissions (Grand Saconnex ou France), de transporter des affaires (déménagement, matériel divers, etc.) ou d'effectuer des trajets plus longs, vers les villes de France voisine par exemple. Plusieurs participants utilisent leur voiture de manière hebdomadaire, mais seule une personne l'utilise presque quotidiennement. Le manque de places de parking ainsi que leur taille sont mentionnés comme problématiques. Un participant opère un arbitrage entre la voiture et les transports publics en fonction du prix du parking en ville et le prix du titre de transport selon la durée.

Une personne utilise parfois sa voiture pour des déplacements professionnels, en covoiturage avec des collègues, dont certains ont des difficultés à se déplacer. Elle est jugée plus pratique et plus logique pour des déplacements en groupe. Le participant précise que, pour un même trajet réalisé individuellement, le tram et le bus auraient été utilisés.

Enfin, un participant utilise un scooter pour des trajets plus ou moins longs (de 8 à 20 km), vers Versoix, Neydens (FR) mais aussi vers le centre et la rive gauche de Genève. Il précise ne jamais utiliser la voiture pour ces trajets : le scooter lui permet de se faufiler dans le trafic sur le contournement autoroutier.

Marche : la marche à pieds est utilisée par la grande majorité des participants, de manière habituelle. Ce sont des déplacements fonctionnels qui sont principalement mentionnés : sortir le chien, se rendre chez le boulanger, aller faire des courses à la Migros rue Sonnex, se rendre aux arrêts de tram (18) et de bus (3, 5). Un participant, qui effectue de nombreux déplacements à pieds au quotidien depuis son domicile, déplore le temps à attendre aux feux rouges piétons pour traverser la route (env. 8min à chaque fois).

Vélo : L'usage du vélo est habituel pour plusieurs participants. L'un d'entre eux estime que le Grand-Saconnex est proche de tout et que cela fonctionne bien d'effectuer ses trajets à vélo. Les trajets mentionnés par les participants font jusqu'à 7 km et plus. Une personne possède un vélo électrique, qu'elle considère comme le moyen le plus rapide et le plus pratique pour effectuer des petits trajets, même comparé au scooter.

Transports publics : Le tram 18 et les bus F, 3, 5, 28 et 53 sont utilisés par plusieurs participants, pour des trajets vers et en direction de Meyrin, ou direction quai du Mont-Blanc et centre-ville. Les trajets entre le domicile et les arrêts sont effectués à pieds. Une personne prend parfois le train depuis l'aéroport pour se rendre dans le centre de Genève.

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

3

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.

Effets potentiels sur les pratiques actuelles	Recommandations et mesures d'accompagnement
Effets vicioux du report de trafic motorisé	
- « La route de Ferney est prévue pour accueillir du trafic, alors que les autres routes plus petites à coté ne le sont pas. Le report sur ces routes pourrait être important avec ce projet et être vraiment problématique. » - « Toutes les personnes qui vont arriver depuis le Grand-Saconnex en direction de la ville risquent de devoir remonter sur la route de Colovrex, ce qui peut provoquer de gros bouchons, notamment en arrivant en face du conseil œcuménique. » - « En scooter, on risque de se déporter sur les rues annexes. » - « Imaginez tous les gens qui vont descendre la route du petit Saconnex. »	- Il faut décourager les gens qui ont le choix, mais aussi permettre aux gens qui n'ont pas d'autres choix d'utiliser la route de Ferney
Difficultés de déplacements en voiture pour les riverains et modification forcée des habitudes	
- « Avec ce projet on nous incite pas, on nous force à changer de mode. » - « Il n'est pas logique de demander aux habitants du secteur de sortir de la ville et de re-rentre et de subir tous les bouchons. » - « Il ne sera plus aussi facile d'aller faire ses courses en France ou de prendre l'autoroute » - Obligation de passer par la route des Nations depuis Nations pour se rendre au P47 - En évitant le trafic de transit, les habitants risquent d'être contraints également : « Avant il y avait une sortie, chemin du Pavillon qui a été fermée pour éviter le transit, mais pour nous ça a été une grande contrainte. » - « Cela forcerait au détour plus de 250 habitants du quartier du chemin du Pommier, entraînant une surcharge au chemin Édouard-Sarasin. Pour faire le même déplacement, cela nécessitera de faire un trajet 3 fois plus important, ce qui consomme énormément. »	- Laisser ce type d'axe ouvert aux habitants, avec des mesures type borne, identification des plaques etc. - « Je suis pour le tram, mais c'est important de ne pas oublier les riverains. Faire des exceptions, avec les systèmes modernes ça doit être possible de faire ça. »
Difficultés de déplacements en voiture pour les personnes à mobilité réduite	
- « On n'a pas toujours le choix de prendre la voiture ou non. On mise beaucoup sur la	- Le passage en voiture pour les personnes à mobilité réduite pourrait être autorisé.

mobilité douce, mais pour les personnes âgées ce n'est pas forcément réaliste. »	- Penser à la gestion des personnes à mobilité réduite ou aux personnes qui doivent transporter du matériel pour la fermeture de la route.
Allongement de certains trajets en TP	
- « Pour aller à l'aéroport, il faudra changer au P47 alors que maintenant c'est direct. »	- Etendre l'offre, surtout en soirée
Renforcement de la coupure créée par la route de Ferney	
- « Je trouve aberrant s'il s'agit de fermer la route juste pour sauver le mur. Cela va renforcer la coupure entre le Grand-Saconnex et le « Moyen-Saconnex », on va plus traverser, ça ne va pas nous réunir et plutôt nous couper encore plus en deux. »	- Détruire le mur pour élargir la route et permettre à tous les modes de se côtoyer en gardant la circulation automobile. - « Il faut assurer les liens transversaux à la route de Ferney. Par exemple, que le bus 53 ne s'arrête pas à 8h du soir, il faut une extension de l'offre. » - Construction d'une passerelle pour mobilité douce, pour traverser en transversal.
Statu quo	
- Les participants qui utilisent actuellement les bus 3 et 5 signalent que la situation n'aurait aucun effet sur leurs pratiques. - « Le terminus de ce tram n'est pas logique. » - Pas d'intention de changer de pratiques tant que le déplacement à pieds est toujours possible. - « Le tram ne traverse pas le village du Grand-Saconnex. Mon intérêt c'est le village, donc moi ça me concerne pas. Les frontaliers c'est le problème, c'est pour eux que ça va un avantage surtout. »	

Opportunités créées :

Création d'une voie verte et d'une meilleure connexion entre les deux côtés de la route de Ferney
- « C'est presque dommage que la coupure de route s'arrête à l'Intercontinental, ça aurait fait une voie verte devant chez nous. » - « Le tram va améliorer ou limiter la coupure, si on met une voie verte, cela va faciliter la traversée et créer du lien entre les deux côtés. »
Plus grande utilisation cyclable de la route de Ferney
- « L'aspect positif de la fermeture, avec une belle piste cyclable, c'est que maintenant je prends jamais la route de Ferney en vélo c'est pas prudent, là ce serait agréable. » - « C'est positif d'avoir une piste cyclable sur la route de Ferney, ce serait super, car maintenant je le fais jamais en vélo, je prends les routes à côté. »
Trajets plus directs en TP vers et depuis le centre-ville de Genève
- Solution pratique pour prendre le tram directement depuis chez soi jusqu'au centre-ville de Genève. - Plus besoin de changer de transports à Nations

Le groupe ne compte aucun automobiliste exclusif. Au contraire, le retour sur les habitudes types des participants met en évidence une grande amplitude dans les modes de transports utilisés. Tous les participants opèrent déjà des choix au quotidien entre différents modes de transport, en fonction de leurs besoins et des destinations. Attendu que le projet d'extension de tram impactera positivement ou négativement les autres modes de transport, il s'avère particulièrement intéressant de comprendre les effets potentiels de ce projet sur leurs habitudes. C'est donc aussi sur ce type de profil qu'un tel projet peut avoir un réel impact et faire évoluer les pratiques.

Si l'on compare les réponses de l'atelier à la dernière étude de l'EPFL (2019) en matière de choix modal, les critères suivants semblent prioritaires pour les participants afin d'effectuer un arbitrage entre différents modes :

- *Confort* : les participants accordent beaucoup d'importance au confort de leurs déplacements, en ce inclus la facilité de stationnement à destination et l'ergonomie des déplacements à vélo et à pieds.
- *Efficacité* : les participants cherchent à se déplacer rapidement et à moindre coût.
- *Modes alternatifs* : les participants cherchent à se libérer du stress occasionné par l'utilisation de la voiture et attendent donc des transports publics efficaces et confortables, ainsi que des aménagements facilitant les déplacements piétons et vélos.

En termes de recommandations, les participants insistent sur la nécessité de prendre en compte que la fermeture de la route de Ferney risque de représenter une contrainte forte pour les habitants du secteur, dont les personnes vieillissantes et à mobilité réduite, plus que pour les personnes faisant du transit. Alors que cette fermeture risque de générer d'importants détours pour les habitants et des reports de trafic localement, en revanche, de leur avis, cette fermeture ne changera pas grand-chose pour les frontaliers qui continueront d'utiliser leur voiture.

En parallèle, les attentes quant à la diminution de la césure actuelle entre les deux côtés de la route de Ferney sont importantes mais la crainte est que la fermeture d'une partie de la route ne crée d'autres fractures entre territoires, voire renforce la rupture actuelle. Ces attentes ont été exprimées de manière générale sans mention de lieux de tension en particulier. A l'inverse, les participants estiment que la création d'une voie verte peut contribuer à faciliter les traversées transversales entre les deux côtés. Plus encore, certains participants ont suggéré que la longueur du tronçon fermé soit allongée.

De manière générale, les participants pensent que la fermeture d'un tronçon de la route à la circulation automobile aurait un impact positif en matière d'habitudes de mobilité douces et actives. L'idée d'une voie verte et cyclable réjouit les usagers de la marche à pied et du vélo et semble pouvoir générer un changement dans les pratiques puisque ces derniers déclarent qu'ils utiliseraient alors la route de Ferney, qu'ils évitent actuellement.

Vis-à-vis du tram lui-même, les réactions sont moins tranchées. Si certains mentionnent un intérêt à emprunter un tram sur ce tracé en soirée, ou afin de bénéficier de trajets plus directs en direction du centre de Genève, les participants ne semblent pas particulièrement intéressés par cette offre et c'est plutôt l'idée d'un statu quo dans les habitudes actuelles en matière de transports publics qui prédomine. Enfin, afin de viser une solution consensuelle pour tous les usagers, il a été suggéré de raser le mur de la route de Ferney afin d'élargir la route et d'être en mesure de faire passer le tram, d'aménager un axe de mobilité douce et de conserver la possibilité d'un trafic automobile, pour la population locale au moins.