

« Le futur de la mobilité à Genève : quel rôle pour le tramway ? »

Compte rendu de la conférence du Professeur Vincent Kaufmann, mardi 05 novembre 2019 à l'espace de concertation 3DD

- CONTEXTE

Le mardi 05 novembre 2019, Vincent Kaufmann donnait une conférence intitulée « Le futur de la mobilité à Genève : quel rôle pour le tramway ? ». L'objectif de la conférence était de présenter les pratiques de mobilités actuelles dans le Grand Genève et d'envisager comment, dans ce contexte, un tram pouvait répondre aux besoins en la matière.

L'événement a rassemblé une cinquantaine de personnes dont, entre autres, des représentant.e.s de l'Office de l'Urbanisme du Canton de Genève, des Transports Publics Genevois (TPG), de l'Office des Transports, de la Tribune de Genève, du monde associatif genevois, mais aussi des étudiant.e.s et habitant.e.s de Grand Saconnex.

Le présent compte-rendu reprend les points plus particulièrement utiles au projet d'extension du tram entre Nations et Grand Saconnex. Néanmoins, l'enregistrement complet de la conférence ainsi que les diapositives sont disponibles par ailleurs.

- INTRODUCTION

La séance s'est ouverte avec un mot d'introduction par Laurie Daffe, cheffe de projet pour le bureau Mobil'homme sàrl, également représenté par Emmanuel Ravalet. Mobil'homme, bureau en sciences sociales actif dans les domaines de l'urbain et de la mobilité, est mandaté avec le bureau Urbz, bureau spécialisé en gouvernance participative, (représenté par Matias Echanove et Amin Khosravi) pour organiser la concertation autour du projet d'extension de tram entre Nations et Grand Saconnex. Ce projet d'envergure est l'occasion de réfléchir à l'évolution des modes de vie et de déplacement dans ce secteur et dans le Grand Genève. Les auditeurs de la conférence ont été conviés à participer à ce processus de réflexion et de concertation par le biais de la plateforme Decidim, en remplissant le questionnaire dédié ou encore en s'inscrivant aux différents ateliers de travail (focus groupes) organisés.

Matthias Lecoq, représentant de l'Office de l'Urbanisme du Canton de Genève, a ensuite rappelé les grandes lignes du projet d'extension de tram entre Nations et Grand Saconnex ainsi que la philosophie de la démarche de concertation actuellement menée. Il a souligné que l'espace 3DD était un lieu expressément dédié aux démarches participatives et se prêtait donc particulièrement bien à l'objectif poursuivi.

- EXPOSE

Vincent Kaufmann a pris la parole pour un exposé d'une quarantaine de minutes intitulé : « Le futur de la mobilité à Genève : quel rôle pour le tramway ? ». Mr Kaufmann est Professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne et directeur du Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR) à l'EPFL également. Dans le cadre de cette conférence, il a présenté les résultats de la dernière enquête du LASUR consacrée aux dispositions d'usages en matière de déplacements quotidiens dans le Grand Genève, en structurant son propos autour de la question du tram. Un moyen de transport peu anodin à Genève comme il l'a expliqué.

La conférence s'est ouverte sur ce constat : nous avons changé de paradigme en matière de mobilité ces dernières années, ce qui offre des possibilités d'imaginer des systèmes de mobilité différents. A l'heure actuelle en effet, les formes les plus diverses de mobilité sont valorisées : il ne s'agit plus de se déplacer unilatéralement en voiture, vite, loin et souvent. En revanche, les personnes cherchent de plus en plus à utiliser leurs temps de déplacement, ce qui « redonne des couleurs » aux transports publics.

1. Un peu d'histoire des transports à Genève

Genève est pionnière en matière de tramways. L'apparition du tram remonte à 1861, avec l'actuelle ligne 12, ce qui en fait la plus ancienne ligne de tramway encore en service en Europe. Le réseau, qui compte 125 km de lignes en 1925, se voit réduit dans les années 30 puis redéployé ensuite à partir des années 1980 [voir schémas de l'évolution du réseau entre 1925 et 2011]. L'histoire du tramway est mouvementée et entre en concurrence avec l'automobile à plusieurs reprises. Un mode de transport qui entretient aussi un lien fort avec Genève, la plus motorisée de Suisse jusque dans les années '80.

Nouveauté en décembre 2019 : avec le Léman Express, la ville se verra dotée d'un réseau ferroviaire structurant pour l'agglomération. Jusqu'à présent, le rail a joué un rôle marginal dans les choix de mobilité à Genève. Pour des effets de frontières notamment, Genève n'a jamais été inclus dans les étoiles ferroviaires avoisinantes (Annemasse, Bellegarde), ce qui a été compensé par un immense réseau de tramway.

L'arrivée du rail change le rôle qui a été attribué jusqu'à présent au tramway qui, dans un réseau qui pallie le manque d'infrastructure ferroviaire, constitue le mode de transport principal et structurant auquel on fait porter beaucoup de fonctions.

2. Dispositions d'usages en matière de déplacements quotidiens dans le Grand Genève

Les résultats sont tirés d'une grande enquête quantitative menée depuis 1 an et demi sur un panel représentatif d'actifs. L'enquête a été menée à plusieurs reprises depuis les années 1990, ce qui permet d'avoir un recul temporel et autorise la comparaison en matière d'usages.

Parmi les nombreux résultats issus de cette enquête, on retiendra plus particulièrement les idées suivantes :

a. Les dispositions d'usages en matière de mobilité quotidienne ne se résument plus au « désir exclusif d'automobile »

L'usage exclusif de la voiture est fortement déclinant et l'image associée à ce mode se dégrade également (il est notamment considéré comme « polluant »,...). Une très large majorité des actifs du Grand Genève a des dispositions favorables à l'utilisation d'autres moyens de transport. Il existe, pour un groupe émergent d'automobilistes attachés aux modes de transports individuels, un potentiel de report modal important de l'automobile vers le vélo et le vélo électrique. Cependant, le contexte les rend encore dépendants de l'automobile. Faute d'alternative, les résidents français par exemple peuvent difficilement s'en passer. Les conditions de stationnement à Genève et dans les communes de 1^{ère} couronne sont quant à elles plutôt favorables à l'utilisation de la voiture.

b. La qualité et le confort, critères de choix

Ce que recherche une partie des usagers, plus que la minimisation du temps de déplacement, c'est la qualité de ce temps de déplacement, et notamment la possibilité de valoriser ce temps pour faire autre chose (travailler, se divertir, effectuer des achats en ligne, etc.). Dans cette idée, le confort devient un critère de choix modal de plus en plus important pour les usagers. Par exemple, ces derniers se disent prêts à se déplacer en marchant pour autant que le cheminement soit adapté, accessible, agréable.

c. L'image des transports publics : peut mieux faire

L'image des transports publics du grand Genève s'améliore doucement mais reste perfectible. Ils restent associés à la lenteur et à la cherté. Trois explications peuvent être données à ces résultats. Premièrement, les transports publics sont particulièrement chers pour certains publics, notamment ceux qui se déplacent occasionnellement ou en famille. Deuxièmement, les genevois ne sont pas satisfaits de la qualité de leurs transports publics, considérés comme lents et inconfortables pour le prix payé. Troisièmement, ce point de vue peut être interprété

au regard du débat actuel sur la gratuité des transports publics qui, s'ils ne sont pas gratuits, peuvent être considérés comme chers par une partie de la population.

d. Une image très positive des modes actifs

De manière générale, la marche à pied et le vélo sont connotés très positivement (écologique, pratique, bon marché, rapide, etc.). Il leur est néanmoins reproché d'être lents (marche) et dangereux (vélo), ce qui pose notamment des enjeux en matière de développement d'infrastructures pour les modes actifs, surtout à Genève et dans les communes suburbaines où cet adjectif apparaît le plus fréquemment.

e. Nouvelle typologie des logiques de choix modal

Au regard de ces résultats, 8 catégories d'usagers-types ressortent :

- *Automobilistes exclusifs* : utilisateurs de la voiture en toutes circonstances. En voie de disparition.
- *Prédisposés aux transports individuels motorisés* : leur cœur va vers l'automobile ou vers la moto, qu'ils délaissent néanmoins pour d'autres modes lorsque leur utilisation est trop contrainte.
- *Compareurs d'efficacité* : utilisation au cas par cas du mode de déplacement qui leur permet d'arriver à destination le plus rapidement et à moindre coût.
- *Compareur de confort* : recherche de confort pendant les déplacements pour pouvoir utiliser leur temps avec des objets connectés ou dans un cadre convivial.
- *Prédisposés aux modes individuels* : personnes qui sont attachées au caractère individuel du mode, par opposition aux transports en commun. Ce groupe est émergent.
- *Prédisposés aux modes alternatifs* : préférence pour l'utilisation des transports publics, du vélo et de la marche plutôt que de l'automobile, moins pour des raisons écologiques que par plaisir de la déambulation urbaine.
- *Prédisposés aux modes actifs* : personnes qui n'apprécient pas de se déplacer et qui ont la volonté d'inscrire leur vie quotidienne dans la proximité, qui ont une préférence nette pour la marche et le vélo.
- *Environnementalistes* : personnes qui ont des revendications environnementales fortes avec lesquelles ils souhaitent être cohérents et qui organisent leurs déplacements presque uniquement en fonction de ce critère.

La répartition de ces groupes varie en fonction de la provenance des répondants, de leur genre mais plus particulièrement en fonction de leur âge. Ainsi, on retrouve plus de

« prédisposés aux modes individuels » chez les moins de 35 ans. En ce qui concerne les « prédisposés aux modes alternatifs », ce sont les plus de 50 ans qui sont les plus représentés, bien qu'ils soient peu nombreux dans la catégorie des « prédisposés aux modes actifs ». Il est donc intéressant de voir comment se répartissent les usages en fonction des dispositions et des différentes réalités sociologiques.

3. Le nouveau rôle du tramway dans le système de transports en communs à Genève

Au vu de ces résultats, quel est le rôle du tramway dans le système de transports à Genève ?

Le remaniement du réseau par les TPG en décembre est organisé selon la logique suivante : il s'agit de rabattre les usagers sur les gares et d'utiliser le réseau urbain des TPG - dont le réseau des tramways - comme un réseau structurant qui permet, là où il y a des gros flux, de passer d'une gare à des destinations terminales.

On est vraiment dans un nouveau rôle de chaînon structurant de l'offre de transports publics où le tramway devient un chaînon intermédiaire. C'est dans ce sens qu'il faut peut-être voir la finalisation du réseau de tramways en lien avec les gares.

Enfin, l'objectif du tram 15 doit viser Ferney, où il y a un important potentiel d'utilisation au vu des projets de construction denses qui y sont prévus et de l'évolution démographique concomitante. Qui plus est, on reste dans des espaces de temps de déplacement pertinents pour un tram.

- QUESTIONS EN LIEN AVEC LE TRAM

En quoi le tram est-il un mode de transport du futur, quelles sont les qualités du tram qui permettent de le penser comme mode du futur ? Quel est l'avantage d'un tram comparé à un bus ?

Il s'agit d'un mode de transport très capacitif : on met beaucoup de monde dedans. Il offre une possibilité de report de l'automobile intéressant dans la mesure où, par rapport au bus par exemple, il offre une qualité de confort grâce au roulement continu. Sa vitesse commerciale en fait un mode de transport intéressant pour quelques arrêts tandis que le train prend le relais pour des trajets plus longs. Jusqu'à maintenant cette vitesse est un défaut au regard de la longueur des lignes (cf point historique : il s'agit d'un « tram de compromis »), critiqué par les genevois. L'arrivée du Léman express change la donne et l'image des transports publics urbains.

L'intérêt d'un projet de tram, plutôt qu'un projet de bus, au-delà des questions de confort et de capacité déjà développées, est qu'il est vecteur de changement urbain. Qui plus est, les coûts d'exploitation d'une ligne de bus sont plus importants.

Avec un nouveau réseau de tram, les habitudes des utilisateurs de l'automobile changeraient-elles ?

Changer le mode de transport n'est pas suffisant : beaucoup d'éléments entrent en compte, comme le plaisir de la déambulation ainsi que l'ont montré les résultats de l'enquête (critères de qualité et de choix). En revanche, ces résultats ont également montré que l'habitude de prendre la voiture était moins structurante et que la population était plus réactive à d'autres modes : il y a donc des possibilités de toucher plus de monde avec un nouveau réseau.

Comment sont pensés l'espace public et la place du piéton en parallèle du développement de ces lignes ?

On oublie souvent que le transport public fonctionne avec la marche à pied. Il est effectivement important de se rappeler qu'ils fonctionnent ensemble. L'intérêt d'un projet de tram est qu'il est vecteur de changement urbain : on reprend tout l'espace public, on crée l'infrastructure roulante mais aussi tout l'espace public autour.

Le projet de tram étant porté par l'autorité fédérale, il permet d'avoir accès à des acquisitions foncières pour étendre l'espace public. Le tram n'est donc pas fait que pour le tram uniquement mais aussi pour renforcer l'axe mobilité douce ; il permet de financer des

ouvrages d'art (passerelles, etc) qui bénéficient à l'ensemble des usagers du secteur. Ce projet de tram, c'est donc plus qu'un projet de transport : c'est un projet urbain.