



SYNTHESE

Animation : Laurie Daffe (Mobil'homme sàrl)
Prise de notes : Armelle Hausser (Lasur, EPFL)
Date : 25.11.2019
Lieu : espace 3DD, Rue David-Dufour 3, 1205 Genève
Durée : de 18h15 à 19h45
Nombre de participants : 6 H

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 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.).

6 hommes âgés de 17 à 24 ans participent au focus groupe. Ils ont effectué ou effectuent actuellement leur scolarité secondaire au collège Rousseau, situé à proximité de la route de Meyrin, au collège André Chavanne au Petit Saconnex, et au collège de Saussure à Onex. 2 sont encore scolarisés, 3 autres oscillent actuellement entre armée, service civil et chômage, et l'un d'entre eux est salarié à 50% dans le secteur tertiaire.

A l'exception d'un participant, tous résident chez leurs parents. Trois participants sont domiciliés à Châtelaine. Ils sont tous les 6 familiers du Grand Saconnex en raison de leur scolarité dans le secteur, mais aussi parce qu'ils y ont des amis qu'ils visitent régulièrement. Un participant vit à Plainpalais et concentre la majorité de ses activités actuelles dans la vieille ville. Cependant, il a anciennement résidé à Versoix. Il fréquentait alors régulièrement Ferney et empruntait quotidiennement la route de Ferney avec le bus V ou 53 pour se rendre au collège ou à la gare. Un participant vit au Petit Saconnex, à 100 mètres de la route de Ferney. Ses activités quotidiennes sont néanmoins peu orientées vers le Grand Saconnex. Il emprunte régulièrement la route de Ferney sur certains tronçons, principalement en direction du lac, mais préfère passer par la Servette pour ses déplacements. Il précise que son intérêt vis-à-vis d'une prolongation du tram est donc limité. Enfin, un participant réside à Plan-les-Ouates mais fréquente régulièrement le secteur du futur tram où il rend régulièrement visite à des amis qui y habitent. Pour cette raison, il se déclare particulièrement intéressé par la prolongation de la ligne 15, qui passe à proximité de chez lui.

Tous sont utilisateurs fréquents des transports publics et du vélo et seul l'un d'entre eux possède un permis de conduire. Deux des participants sont habituellement des cyclistes réguliers mais, leurs vélos respectifs étant actuellement cassés, ils prennent les transports publics en remplacement et plus qu'à l'accoutumée.



B. Habitudes types

Instructions : il est demandé aux participants de décrire soit une journée en semaine (mercredi 20 novembre 2019) ou une journée de week-end (samedi 23 novembre 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 : Bel Air, Plainpalais, Palexpo, aéroport, Ilot 13, gare de Cornavin, Lausanne, Cartigny, Onex, Lancy, Tourelle, Ferney, Versoix, Lancy,...

Malgré leur familiarité au périmètre élargi du tracé du futur tram, leurs habitudes extra-scolaires et activités de loisirs sont essentiellement tournées vers le centre-ville de Genève et ne franchissent pas la route de Ferney, à part pour du transit entre Versoix et Nations pour certains. Lorsque la question leur est explicitement posée, ils expliquent être peu intéressés par le secteur « Ferney » mais se rappellent néanmoins d'y avoir fréquenté la patinoire du Pommier, et s'être rendus en tant que collégiens dans un centre sportif dans les environs de l'aéroport.

Vélo : A l'exception d'un participant, tous les autres utilisent le vélo, dont le vélo électrique pour leurs déplacements quotidiens. Ce mode de transport est utilisé pour aller visiter les amis, rejoindre la gare des trains, se rendre aux activités de loisirs en journée. En soirée et pour les sorties la nuit, il semble que d'autres modes tels que la marche ou les transports publics soient préférés. Le vélo est considéré par les participants comme le moyen de transport le plus rapide comparé à la voiture, à la moto et aux transports publics.

Pourtant, l'usage du vélo en combinaison des transports publics est assez répandu, notamment sur des trajets plus longs ou si la météo est trop froide ou pluvieuse. La difficulté d'embarquer son vélo à bord du bus est néanmoins soulignée : un des participants explique avoir mis son vélo dans le bus pour aller rendre visite à un ami le samedi, mais il a débarqué après 2 arrêts en raison de la forte affluence de passagers. Un autre explique tarder à faire réparer son vélo cassé car, pour ce faire, il doit l'emmener en bus chez le réparateur. Le coût élevé du billet pour prendre son vélo à bord est aussi pointé du doigt et plusieurs participants déclarent alors ne pas prendre de billet pour leur vélo.

De l'avis des participants, même si les cyclistes ont l'habitude de se plaindre de leur condition, ils estiment que leur condition n'est pas si mauvaise à Genève et qu'elle va en s'améliorant. Ils remarquent que le nombre de feux rouges pour vélos augmente, de même que les sas permettant aux vélos de démarrer avant les véhicules motorisés. En cyclistes réguliers depuis leur enfance (pour se rendre à l'école notamment), ils observent un nombre de cyclistes en pleine progression depuis 10 ans, ce qui augmente aussi le nombre de personnes qui cherchent à gagner du temps, font-ils remarquer.

Ils déclarent ne pas toujours respecter les règles du code de la route, notamment pour gagner du temps, mais aussi parce qu'ils sentent une certaine pression des automobilistes à leur égard : ils se sentent lents par rapport à ces derniers et une injonction de leur part à se rabattre sur le côté pour être dépassés, même en l'absence d'une bande cyclable.

ou d'un espace suffisant pour ce faire, ce qu'ils estiment dangereux. Les participants se sentent également insécurisés par le non-respect des infrastructures cyclables par les automobilistes qui s'y garent en double file ou par les motards qui y circulent. L'un d'entre eux a récemment subi un grave accident alors qu'il circulait sur une voie cyclable jouxtant des places de parc, où l'occupant de l'un des véhicules rangés a soudainement ouvert la portière, projetant le cycliste sur les voies de tram à côté.

Néanmoins, l'idée d'une route fermée à la circulation automobile ne semble pas résoudre complètement le problème à leurs yeux, car la cohabitation n'est pas toujours aisée avec les autres modes, dont le tram. Les participants attirent l'attention sur le fait que les changements de direction et traversées sont dangereux là où ils croisent le tram (rails glissants). La végétalisation des voies de tram est une option qui leur paraît séduisante mais peu confortable pour les vélos, qui y circulent difficilement. Un avantage est néanmoins souligné vis-à-vis du tram comme « partenaire de route du vélo », à savoir que les trams sont moins nombreux que les voitures, ce qui réduit les frictions avec ce mode.

Marche : la marche est fortement utilisée par les participants, pour rejoindre les arrêts de transports publics et pour des trajets allant jusqu'à 20 minutes, principalement pour des visites et les loisirs (aller au cinéma, aller chez un ami, etc.). Plusieurs participants se rendent ou se rendaient aussi au collège à pieds, ce qu'ils qualifient de « plus rentable » en comparaison avec le bus. Avec les transports publics, la marche est également le moyen de déplacement privilégié pour les sorties et les déplacements en groupe.

Transports publics : les participants sont également de grands utilisateurs des transports publics. Ils constituent l'alternative privilégiée lorsque les conditions météorologiques, des circonstances exceptionnelles (vélo cassé) ou le dénivelé compliquent l'utilisation du vélo. Ils sont avant tout utilisés pour rendre visite à des amis, petites amies et à la famille le week-end. Considérés comme « plus conviviaux » avec la marche pour se déplacer en groupe, ils sont utilisés pour les sorties tardives, en anticipation d'un retour de soirée alcoolisé.

C'est la destination visée qui semble déterminer le choix du mode de transport indifféremment de préférences en termes de confort par exemple. Les alentours de la gare sont décrits comme catastrophiques en heure de pointe, quel que soit le mode de transport utilisé. Néanmoins, l'efficacité du tram pour les trajets en périphérie genevoise est appréciée. En revanche, plusieurs participants notent que les avantages liés à la circulation en site propre perdent de leur intérêt aux environs de la gare et jusqu'à Bel Air, où le tram n'échappe pas aux embouteillages. Les trams 14 vers Bernex et 15 vers Lancy, sont principalement utilisés. Deux participants se déclarent intéressés par une prolongation du tram 15 jusque Ferney pour faciliter le trajet vers chez les amis mais aussi pour aller faire des courses en France. Le bus est également utilisé, mais il est jugé moins confortable. Un participant se rend parfois à l'arrêt Intercontinental pour prendre le bus 5, pour aller à l'aéroport.

Modes individuels motorisés : Un seul des participants a le permis voiture, qu'il a initialement passé pour accompagner des enfants en camps de vacances. Il dit utiliser régulièrement ce mode de transport, ce dont il s'estime honteux. Il dit l'utiliser seulement pour sortir du canton, pour aller faire des courses en France dans les environs de Ferney, par habitude (Annemasse est plus proche). Il prendrait néanmoins le tram pour aller faire ses courses s'il y en avait un car il s'arrête aussi devant chez lui (liaison directe). Actuellement, cet axe est tellement fréquenté par les voitures qu'il le qualifie de « pire route du monde ».

Un participant explique aussi avoir utilisé le scooter en soirée depuis Petit Saconnex vers le centre-ville pour se rendre au théâtre avec son père. Un mode de transport qu'il utilise de manière exceptionnelle uniquement.

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



Instructions : une mise en situation est proposée aux participants : où auriez-vous envie d'habiter dans 10 ans et quels seraient les critères de ce choix. 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 les mesures d'accompagnement idéales pour favoriser l'utilisation des infrastructures TP et de mobilité douce.

Cette mise en situation a été adaptée par rapport aux autres focus, afin d'être plus en adéquation avec la situation du public rencontré qui, d'une part, est déjà utilisateur régulier de modes durables et qui, d'autre part, vit chez les parents mais susceptibles de déménager prochainement.

(1) Idéaux résidentiels et changement d'habitudes de mobilité escomptés

En termes d'attentes résidentielles, le groupe se divise en trois :

- Deux participants souhaiteraient vivre en périphérie genevoise (Lancy, Onex, Chêne Bougerie, Vernier Village). Pour autant, ils ne veulent pas être coupés du centre-ville afin d'avoir accès aux cinémas, restaurants, théâtre, lieux de culture. L'idéal serait de continuer d'effectuer leurs déplacements à pieds, à vélo ou en transports en commun. Ce futur lieu devrait donc idéalement être bien connecté aux transports publics. Un participant mentionne la variable « enfants » comme pouvant lui faire considérer l'achat d'une voiture. Il trouve aussi que ses enfants devraient pouvoir être autonomes pour leurs déplacements nocturnes, grâce aux transports publics.
- Deux participants souhaitent vivre en centre-ville, à Genève, Paris ou Bruxelles, afin d'être à proximité des lieux culturels, mais aussi des commerces et épiceries. Cette proximité leur permettrait de continuer à effectuer leurs trajets à vélo, disent-ils, et pourquoi pas en vélo électrique. S'ils s'éloignaient de leur ville natale (Genève), ils feraient les trajets en train ce qui, au vu des villes visées, ne leur paraît pas inconcevable. L'un des deux souhaite passer son permis voiture, principalement pour effectuer des trajets exceptionnels dans le cadre de camps de vacances par exemple. Il estime qu'il n'en aurait pas une utilité quotidienne et privilégierait alors un système de voitures partagées type Mobility.
- Deux participants souhaitent quitter Genève pour s'installer à l'étranger, dans le Sud de la France ou en Italie, pour le climat et l'ambiance conviviale. Ils escomptent des changements dans leurs habitudes de mobilité actuelles car imaginent difficilement pouvoir se passer d'une voiture, même s'ils souhaitent continuer d'utiliser le vélo au maximum : « il va falloir trouver un compromis ». Les grands trajets seraient plutôt effectués en voiture, notamment en co-voiturage.

Ce groupe est composé d'usagers de modes de transport presque exclusivement alternatifs, probablement à mettre en relation avec l'importance accordée aux valeurs de proximité et de convivialité, mais aussi en partie par des convictions écologistes mentionnées par les participants à plusieurs reprises. Plus encore, ces pratiques s'expliquent vraisemblablement par leur situation personnelle actuelle (étudiants, chômeurs, sans permis de conduire, habitant sous le toit parental). En effet, si les participants expriment le souhait de conserver leurs habitudes, tous néanmoins anticipent des changements dus à l'évolution de leur vie professionnelle, familiale et résidentielle. L'usage de modes individuels motorisés, jusque-là absent des pratiques, est envisagé par plusieurs d'entre eux dans le cadre d'une future vie de famille ou d'un mode de vie incluant des déplacements longs.

(2) Mesures d'accompagnement

- Améliorer la qualité de l'offre de transports publics
 - « Si on veut qu'il n'y ait plus de voitures, il faut qu'il y ait beaucoup de trams et beaucoup plus rapides. Car si les gens vont plus vite en voiture, ils vont prendre la voiture. Il faut un service très très efficace. Avant de dire qu'il faut enlever les voitures, il faut être sûr que les TP fonctionnent, et que les gens se rendent compte que le tram c'est mieux. »
 - « Y'a un problème aujourd'hui, y'a le mythe genevois du libre choix du mode de transport qui est inscrit dans la constitution. C'est-à-dire que techniquement on peut se déplacer comme on veut. Il faudrait toujours donner la priorité au TP et ne plus laisser uniquement le libre choix aux habitants. Il faut que les TP soient efficaces et efficaces tout le temps. Actuellement les TP sont efficaces pendant les heures de pointes, mais en dehors, le samedi et dimanche, les gens prennent encore leur voiture car ça circule plutôt bien. »

- Prendre des mesures contraignantes vis-à-vis des automobilistes
 - « Ce qui serait idéal c'est qu'à partir des Nations, que ce soit complètement interdit aux voitures individuelles. Il faudrait avoir un centre urbain qui soit complètement pour les transports publics, mobilité douce et d'avoir des P+R pour les personnes qui sont en voiture, et le tram permettrait d'arriver dans cette zone facilement. »
 - « Je ne pense pas que le choix viendra des gens... »
- Proposer une tarification attractive et des incitants financiers pour l'acquisition d'abonnements TP
 - « En fonction de la commune sur laquelle tu habites, ça peut être très jouable [de laisser les enfants rentrer seuls]. Par exemple, à Lignon-vernier, il y a des zones extrêmement populaires. J'ai des amis qui viennent de là et qui ont toujours été ceux qui prenaient le plus les transports publics. La commune mettait en place des aides aux familles nombreuses, ça permettait d'avoir des rabais sur les abonnements. Et ça marche bien. Une subvention de la part des communes aiderait les gens à prendre l'abonnement et du coup à prendre les TP. »
 - « Plus les abonnements sont accessibles plus les gens en auront et plus les gens utiliseront les TP »
 - « Il faut la gratuité des transports. [...] Quand on part de chez soi, on marche, c'est ce qui coûte le moins cher, mais c'est aussi ce qui semble le plus naturel. Si [les TP] c'est gratuit alors ça devient une de ces options logiques « je peux prendre mon tram même sur 2 arrêts » ».
- Rendre plus agréables les espaces d'attente et espaces publics
 - « Un effort pourrait être fait pour rendre les arrêts plus agréables. Il faudrait plus de bancs. Les arrêts à la gare par exemple c'est une catastrophe. »
- Aménager des voies vertes et sécurisées pour les modes actifs en s'inspirant des exemples existants
 - « L'idéal c'est la voie verte qui est sur les voies ferrées de St-Jean. Elle est très pratique, parce qu'elle relie la zone de Châtelaine-Charmilles au centre-ville. C'est une piste très longue. On a recouvert la voie ferrée et on a installé une sorte d'écoquartier, avec des box à louer pour des artistes, à droite et à gauche c'est vert, et au milieu y un petit parc le long du quartier. Et y a une large voie verte, qui est très fréquentée. Elle est toujours bien éclairée car il n'y a pas de bâtiments trop hauts, c'est une voie qui est toujours au soleil. »
 - « Pour le vélo et la sécurité du vélo, il faudrait avoir une voie vélo séparée pour que les voitures ne puissent pas du tout aller dessus. Et même avoir des séparations des différents types de vélo à long terme éventuellement. »

Enseignements

Pour suivre la typologie établie par l'enquête EPFL sur les logiques de choix modal¹, ce public cible comporte principalement des « prédisposés aux modes alternatifs et actifs », dont les pratiques actuelles n'incluent pas ou peu l'utilisation de véhicules individuels motorisés, au bénéfice de la marche à pied, du vélo ou des transports publics. Ce choix révèle en partie une inclination à adopter des comportements durables par conviction environnementale, mais pas exclusivement. On voit en effet que ces pratiques sont amenées à évoluer et à s'ajuster à des changements de vie où l'utilisation de modes individuels motorisés est envisagée comme pertinente, voire nécessaire, faute d'alternative assez convaincante à leurs yeux en matière de transports publics.

Leurs attentes à cet égard se révèlent donc importantes et les réponses données à celles-ci influenceront probablement leur propension à maintenir leurs pratiques de mobilité lors de changements contextuels et personnels. D'une part, ces attentes portent sur la qualité des transports publics en termes de desserte du futur lieu de vie, d'accessibilité, de fréquence, de confort mais aussi de tarification. Ils estiment que, sans amélioration, le report modal de la voiture vers les transports publics est peu probable. Ils s'imaginent d'ailleurs automobilistes eux-mêmes, pour des questions d'accessibilité, de rapidité et de confort. D'autre part, les participants soutiennent malgré tout l'instauration de mesures dissuasives ou contraignantes à l'égard de l'usage de la voiture en ville, au profit d'espaces publics et de voies de circulation vertes, sécurisées et réservées aux modes alternatifs, où les TP auraient la priorité sans nuire au confort de déplacement des autres usagers, ni à leur sécurité. Ces aménagements doivent être pensés sur de longs tronçons et réserver assez d'espace pour chacun des modes.

Enfin, vis-à-vis du projet d'extension du tram 15 plus spécifiquement, l'intérêt se trouve plutôt du côté d'habitants résidant en-dehors du secteur, mais dont une partie des activités sociales ou des habitudes hebdomadaires (aller faire des courses en France, visiter des amis, des amies et de la famille) sont tournées vers le Petit Saconnex, le Grand Saconnex ou vers Ferney. Soulignons pour terminer que ce public très familier du secteur concerné par l'extension du tram, révèle également en contraste de ses pratiques de loisirs et de sociabilité fortement tournées vers le centre-ville de Genève, le potentiel de redynamisation de la Route de Ferney en tant que lieu de rencontre, de sorties, de loisirs et de services.

En définitive, on voit que l'enjeu vis-à-vis de ce public, composés de futurs (grands) pendulaires, éventuels parents et en demande d'activités sociales et culturelles, se situe du côté du maintien des pratiques de mobilité actuelles en proposant des infrastructures efficaces de transport public et de mobilité active, capables de répondre aux évolutions et aux exigences des modes de vie envisagés.

¹ Kaufmann, V. ; Gonzalez, J. ; Bernier, E. ; Drevon, G. & Messer M. A. (2019). «Analyse prospective des logiques de choix modal auprès de la population active de l'Union des Villes Genevoises ». Lausanne : LaSUR, EPFL.