



# Questionnaire

## Voie Verte d'Agglomération Rive droite



# Résultats de la consultation

## Rapport final / Août 2020

## 1. INTRODUCTION

Préambule	3
Cadre de la démarche	3
Déroulement	3
Méthodologie	4

## 2. RÉSULTATS

A. Profil des répondant.e.s	4-7
B. Questions	
Question 1a/1b : Déplacements durant la semaine et le week-end	8 - 9
Question 2: Facteurs décourageants l'usage des modes doux	10
Question 3: Qualité la plus importante pour une voie verte	11
Question 4: Les équipements et services complémentaires les plus importants	12 - 13
Question 5: Changements d'habitudes liés à la mise en service de la VV	14 - 15
Question 6: Usages souhaités de la future VV	16
Question 7: Connexions prioritaires souhaitées	17
Question 8: Commentaires et suggestions	18
Questions supplémentaires Covid19	19 - 20
C. Conclusion	21

# 1. INTRODUCTION

## PRÉAMBULE

La voie verte est un itinéraire de mobilité douce et un espace public. Conçue comme une véritable alternative à la voiture et aux deux-roues motorisées, elle offre un itinéraire hors du trafic, sûr et efficace, accessible à tou.te.s et connecté à l'ensemble du réseau de transports en commun (gare, arrêts TPG, etc.).

Ses avantages sont nombreux : elle conjugue atouts paysagers, écologiques, urbanistiques et touristiques. Elle permet de préserver le paysage, de dynamiser plusieurs corridors biologiques et de contribuer à une meilleure qualité de vie. Elle est aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisirs pouvant accueillir diverses animations ponctuelles ou divers équipements (bancs, chaises, jeux, sport ...).

Plus qu'un simple axe de déplacement, la voie verte met en scène les paysages du bassin genevois et constitue un nouvel espace public à l'échelle des quartiers et de l'agglomération qu'elle traverse.

La première partie de ce tronçon est en service depuis 2018 entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives, et connaît un grand succès : pendulaires à vélo ou à trottinette, cyclistes, piétons, promeneurs, enfants sur le chemin de l'école... l'empruntent au quotidien. A terme, la voie verte d'agglomération reliera Annemasse à Saint-Genis-Pouilly sur 22 km.

## CADRE DE LA DÉMARCHE

Dans le cadre du projet de voie verte d'agglomération rive droite, une démarche de concertation accompagne l'élaboration du projet. L'objectif est de recueillir les attentes des habitant.e.s et des usager.ère.s, de faciliter le dialogue entre les différentes personnes impliquées pour enrichir le projet.

Un questionnaire en ligne et au format papier a tout d'abord été diffusé du 19 février au 5 mars 2020. Il a permis à l'ensemble des habitant.e.s de l'agglomération de faire connaître leurs pratiques actuelles de mobilité douce (à pied, à vélo, à trottinette...) et d'exprimer leurs points de vue sur le nouveau tronçon de la voie verte rive droite. Ce questionnaire était accessible en ligne sur la nouvelle plateforme de participation citoyenne de l'État de Genève. Cette plateforme, [participer.ge.ch](https://participer.ge.ch), héberge ainsi une page pour la concertation de la voie verte d'agglomération rive droite, parmi d'autres démarches. Pour inviter la population du canton à répondre au questionnaire, une campagne de communication a été conduite sur l'ensemble de l'agglomération genevoise.

Ce questionnaire en ligne a été relancé du 10 au 30 juin 2020 sur [participer.ge.ch](https://participer.ge.ch) ainsi que dans l'espace public via une équipe d'enquêteur.trice.s. L'objectif était de mieux mobiliser certaines catégories du public qui avaient peu répondu en février, les jeunes de moins de 25 ans notamment, et de prendre en compte les modifications des habitudes de mobilité de la population générées par les effets de la crise sanitaire. Une série de questions à ce sujet a ainsi été intégrée dans le questionnaire.

## DÉROULEMENT

Le questionnaire constitue la première étape d'un processus. Les habitant.e.s et acteur.trice.s concerné.e.s auront ensuite la possibilité de participer à plusieurs ateliers de concertation. Ces ateliers initialement prévus au printemps ont été repoussés à l'automne 2020 en raison de la crise sanitaire.

## MÉTHODOLOGIE

Pour les questions à choix multiples, des graphiques commentés décrivent les résultats. Pour l'analyse des questions ouvertes, nous avons procédé en plusieurs étapes : identification des thématiques récurrentes puis classement. Ces thèmes découlent directement des réponses et leur catégorisation a pour objectif de faciliter la lecture et la compréhension des nombreuses réponses. Le poids relatif des différents thèmes est ensuite mesuré pour chaque question, afin de connaître les thématiques qui préoccupent le plus les participants. Enfin, des exemples significatifs de réponses sont soulignés et insérés dans l'analyse.

Les réponses dites non valide correspondent aux réponses illisibles ou ne correspondant pas aux catégories proposées.

## 2. RÉSULTATS

Le questionnaire a été envoyé via un tout-ménage en février à tou.te.s les habitant.e.s des communes de Satigny, Meyrin, Vernier et une partie de la Ville de Genève (secteur Concorde). Ce sont donc près de 45'000 ménages qui ont reçu le questionnaire. Parallèlement, le questionnaire était accessible en ligne sur la plateforme de participation numérique *participer.ge.ch* durant cette même période.

La relance du questionnaire en juin 2020 s'est faite en ligne sur *participer.ge.ch* ainsi que dans l'espace public à travers une équipe d'enquêteur.trice.s. Ces dernier.ère.s étaient mobilisé.e.s dans les gares, arrêts de trams, face aux centres commerciaux, lors des marchés hebdomadaires et dans les parcs publics des communes de Meyrin, Satigny et Vernier (en partie sur la commune de Genève-ville, quartier Châtelaine).

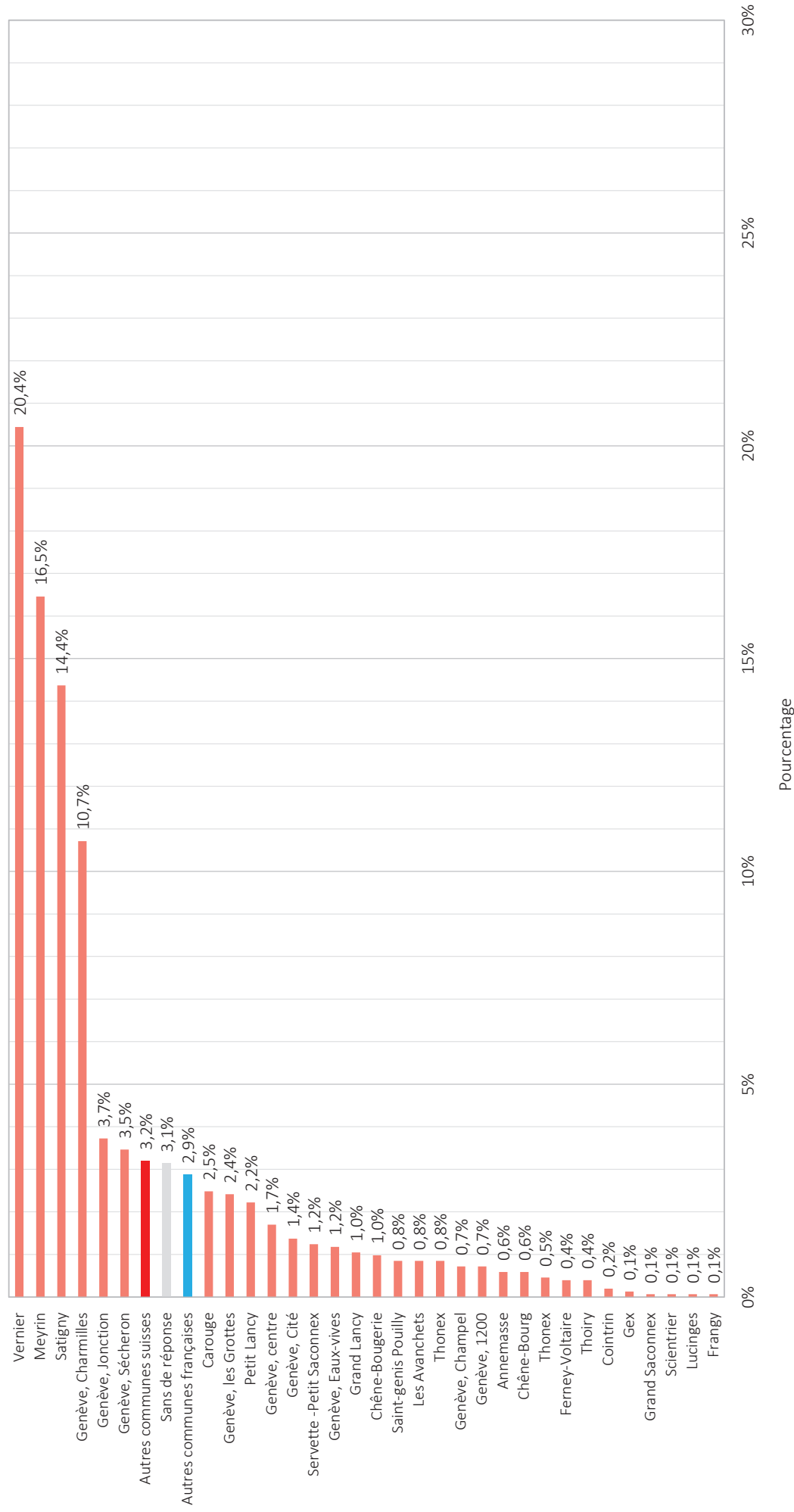
Au total, 1791 questionnaires ont été complétés, 679 en février (205 en format papier et 474 en ligne) 1112 en juin dont 888 questionnaires en format papier et 224 en ligne).

### QUESTION SUR LE PROFIL DES RÉPONDANT.E.S

La majorité des répondant.e.s sont domicilié.e.s dans les communes qui vont accueillir la future voie verte, dont 20 % à Vernier (parmi eux, 10 % habitent le quartier de Châtelaine, à cheval entre les communes de Vernier et Genève-ville), 16 % à Meyrin et 14 % à Satigny. Un autre 11 % habite dans le quartier des Charmilles (Genève). Enfin, 3 % des répondant.e.s sont domicilié.e.s dans des communes de France voisine. 9.7% habitent dans les quartiers genevois de la Jonction, de Sécheron ou des Grottes.

Communes de domicile des répondant.e.s

Total de répondant.e.s: 1791



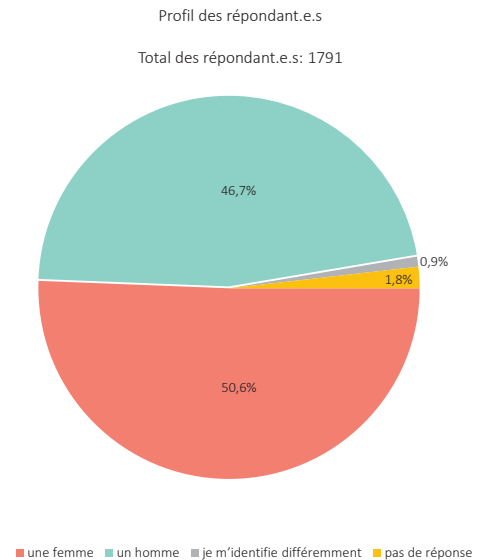
Graphique a - communes de domiciles des répondant.e.s.

## A. PROFIL DES RÉPONDANT.E.S

### SEXE

Sur l'ensemble des questionnaires saisis en format papier et numérique, au total 1791 questionnaires, 893 questionnaires ont été remplis par une femme et 824 par un homme. 15 personnes s'identifient différemment et 32 n'ont pas répondu à la question.

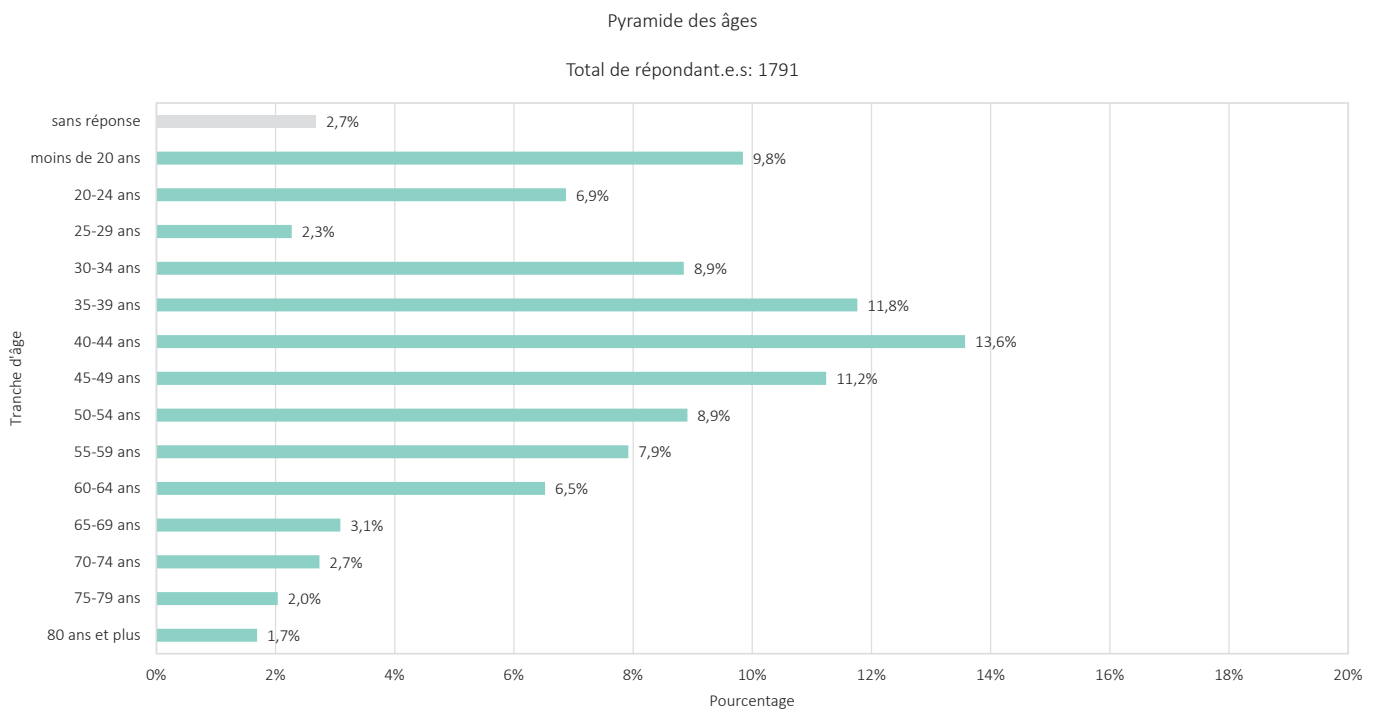
En pourcentage, cela représente 51 % de femmes et 47 % d'hommes.



Graphique b - sexe des répondant.e.s

### ANNÉE DE NAISSANCE

Globalement, sur l'ensemble des questionnaires saisis, 36 % des répondant.e.s sont âgé.e.s entre 35 et 49 ans, suivi de 23 % de répondant.e.s âgé.e.s entre 50 et 64 ans et de 22 % entre 20 et 34 ans. Les jeunes de moins de 20 ans représentent 10 % de la totalité des répondant.e.s. Les répondant.e.s de 65 ans et plus représentent quant à eux 9 % de la totalité des répondant.e.s.



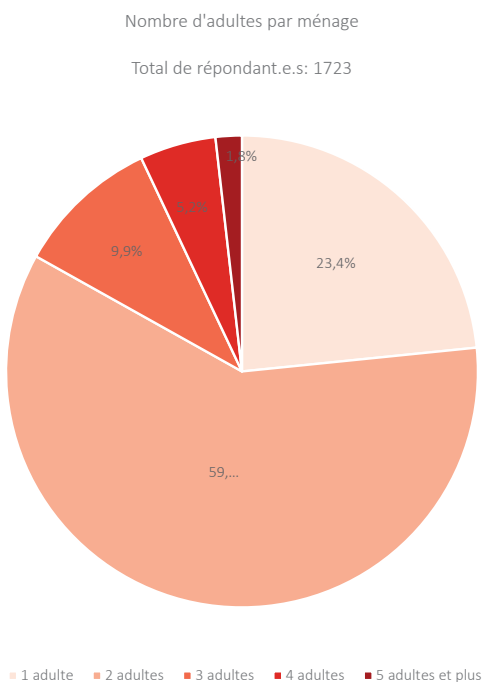
Graphique c - pyramide des âges

## NOMBRE D'ADULTES ET D'ENFANTS PAR MÉNAGE

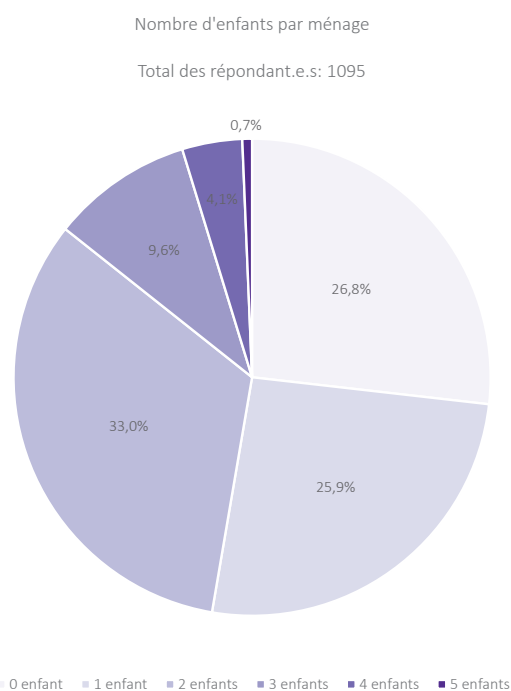
La majorité des ménages des répondant.e.s est composée de 2 adultes (59.7%), suivi par des personnes qui habitent seules (23.4 %) et des ménages de trois adultes (9.9 %). 5.2 % des répondant.e.s habitent dans un ménage de 4 adultes et 1.8% sont plus que 5 adultes.

Quant au nombre d'enfants, la majorité habite dans un ménage avec 2 enfants (33 %), suivi par les ménages sans enfants (27 %) et des ménages avec un enfant (26 %). Parmi les autres répondant.e.s, 10 % habitent avec 3 enfants et 4 % avec 4 enfants.

Les ménages avec 5 enfants sont plus rares – seul 0.7 % a répondu que leur ménage est constitué de cette manière.



Graphique e - nombre d'adultes par ménage



Graphique d - nombre d'enfants par ménage

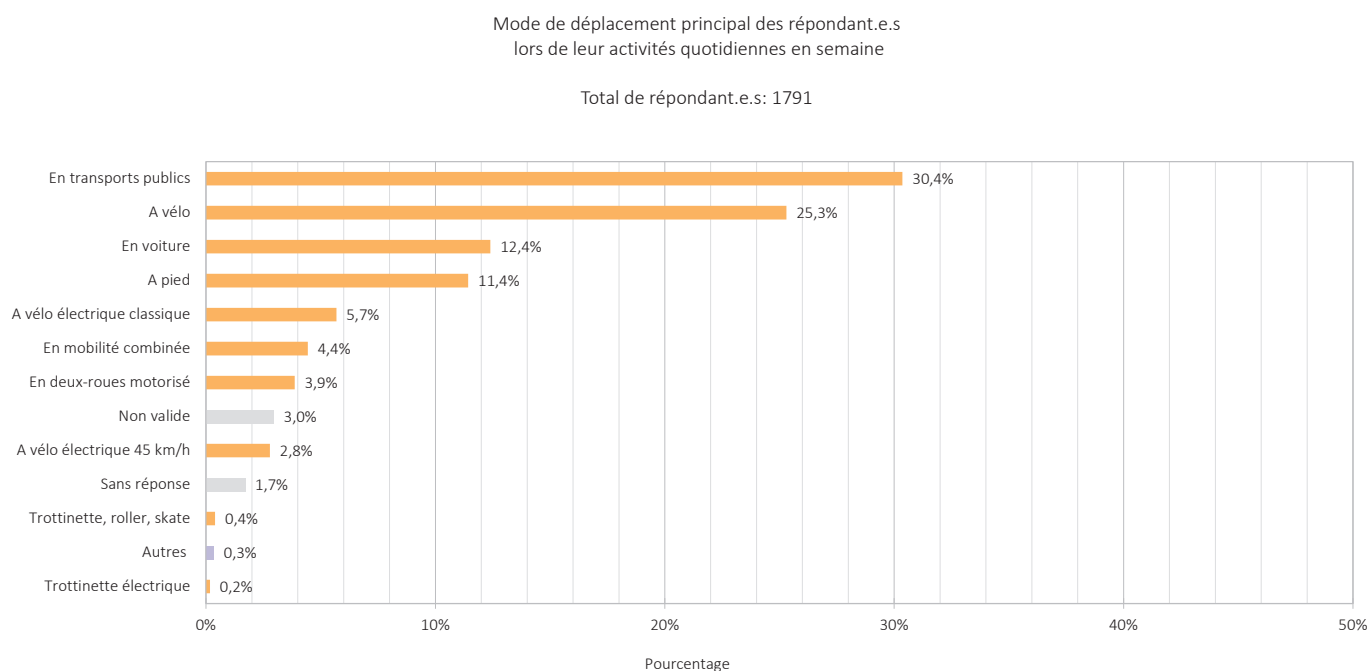
## B. QUESTIONS

### QUESTION 1A

Comment vous déplacez-vous principalement pour vos activités quotidiennes en semaine ?

La grande majorité des répondant.e.s se déplacent en semaine principalement en transports publics (30.4 %) ou à vélo (25.3 %). 12.4 % répondent utiliser la voiture au quotidien et 11.4 % s'identifient comme piéton.ne.s.

En somme, près de 34 % des répondant.e.s se déplacent à vélo, toutes catégories confondues (vélo classique, électrique, électrique 45km/h) pour leurs activités en semaine. La mobilité combinée (4.4 %), les deux-roues motorisés (3.9 %) et la trottinette ou le skate (0.4 %) sont moins utilisés par les répondant.e.s.



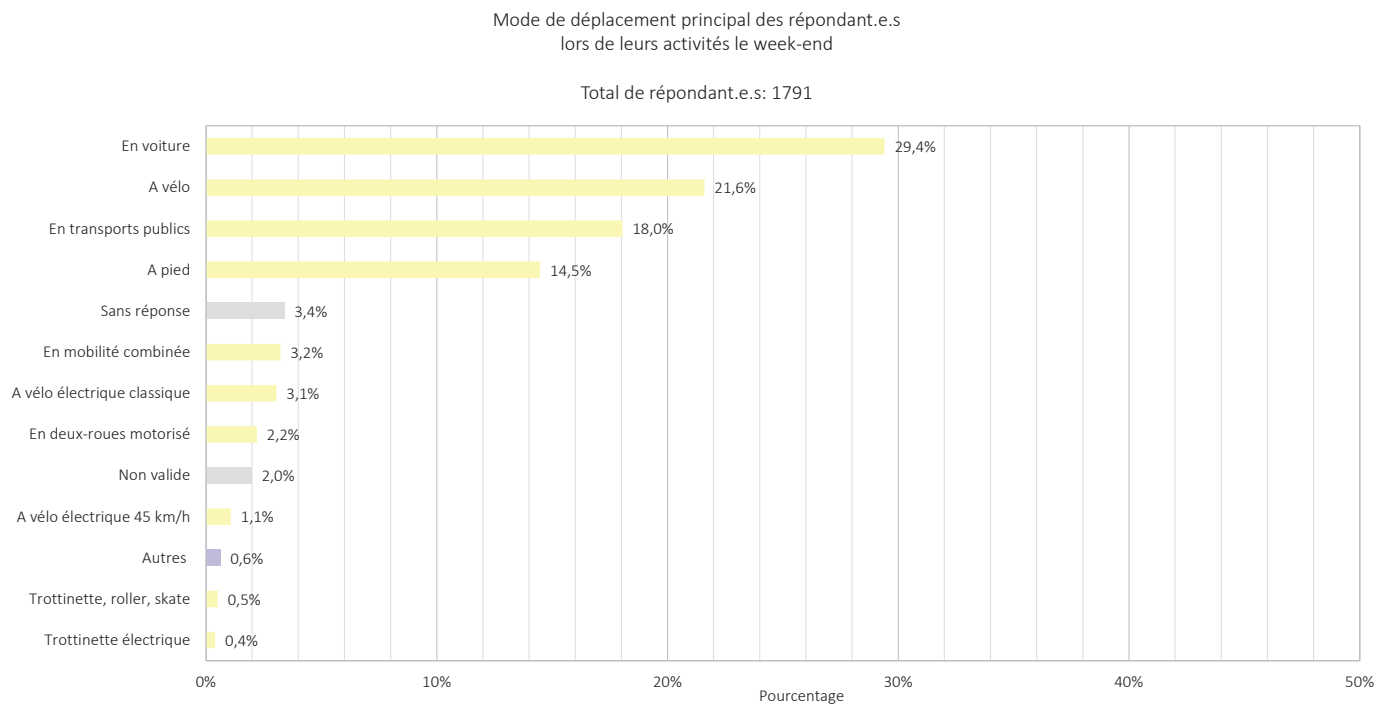
Graphique f – mode de déplacement en semaine



## QUESTION 1B

Comment vous déplacez-vous principalement pour vos activités le week-end?

Le week-end, 29.4 % des répondant.e.s utilisent la voiture pour leurs activités. Près d'un quart soit 22 % utilisent le vélo et 18 % les transports publics. 14.5 % répondent que leur principal mode de déplacement le week-end est « à pied ». La forte utilisation de la voiture en fin de semaine peut s'expliquer par différents facteurs (fréquences des transports publics, distances parcourues, trajets en famille, etc.).



Graphique g – mode de déplacement le week-end

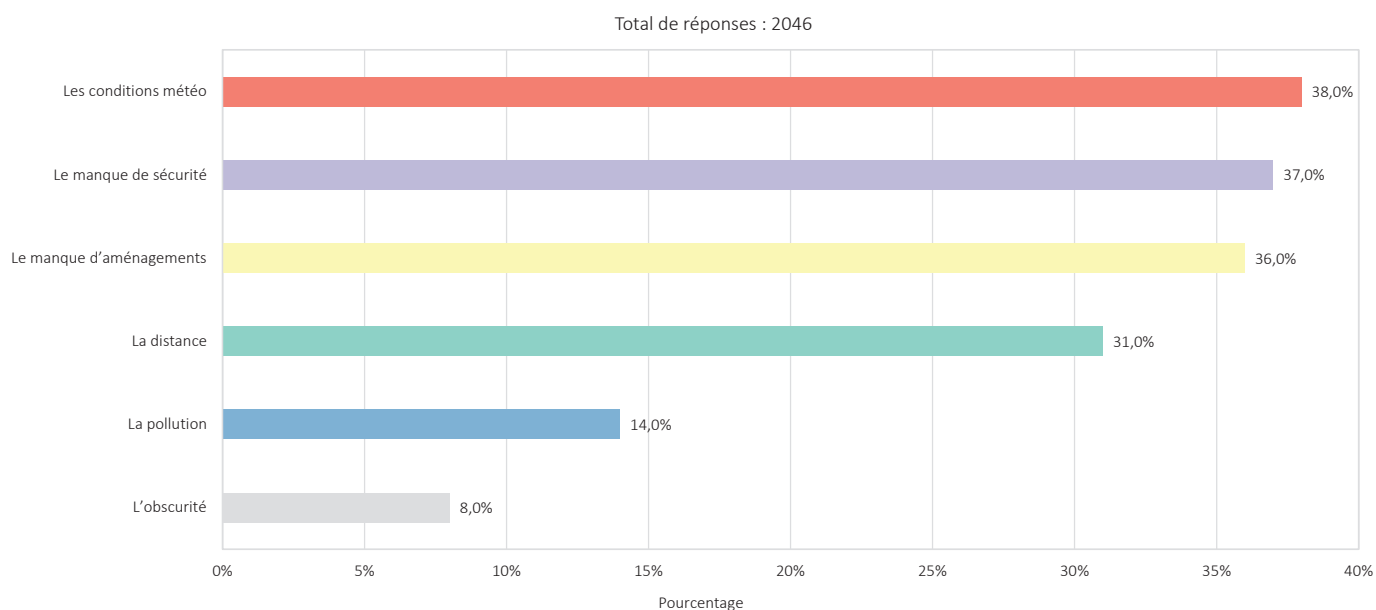
## QUESTION 2

Qu'est-ce qui vous décourage d'utiliser les modes doux (marche, vélo, trottinette...) lors de vos trajets quotidiens ?

Les répondant.e.s étaient invité.e.s à cocher une à trois réponses au maximum pour cette question. Au total 2046 réponses ont été cochées. Les conditions météorologiques (38 %), le manque de sécurité (22.5 %) ainsi que le manque d'aménagements (22 %) sont les éléments qui découragent le plus les répondant.e.s à utiliser les modes doux pour leurs trajets quotidiens.

La pollution (14 %) et l'obscurité (8 %) sont à l'inverse les éléments les moins dissuasifs selon les répondant.e.s.

Quels sont les facteurs qui découragent les répondant.e.s d'utiliser les modes doux lors de leurs trajets quotidiens ?



Graphique h - facteurs décourageant pour l'usage de la mobilité douce

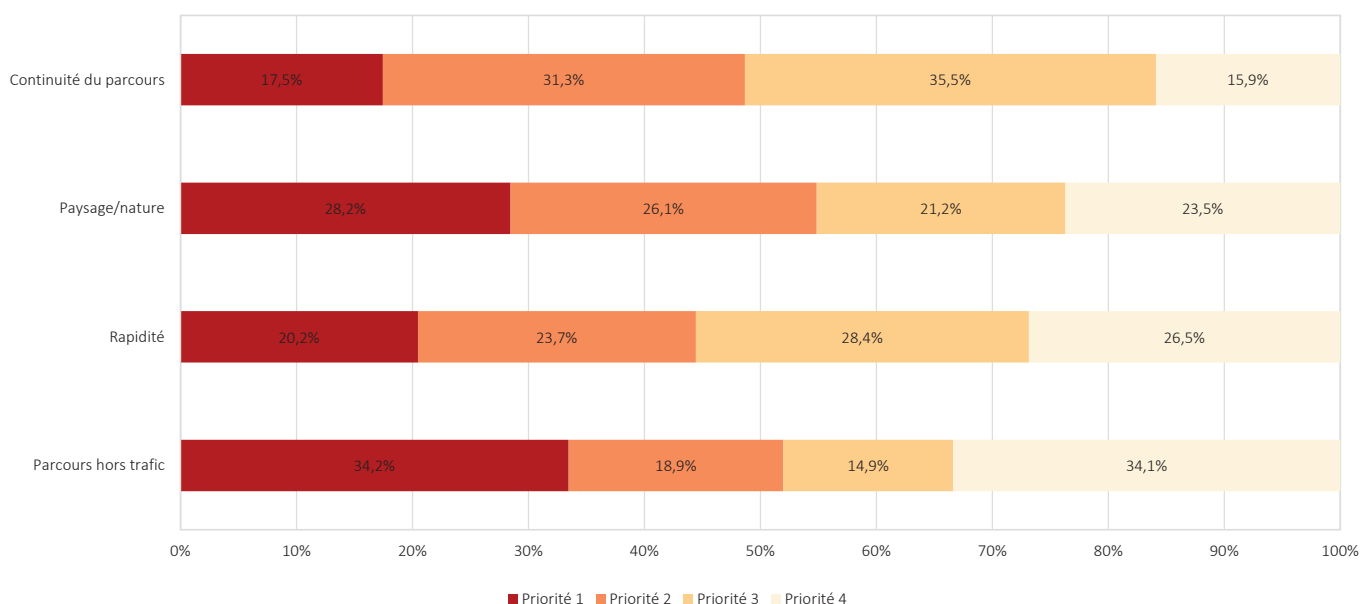
### QUESTION 3

Selon vous, quelles sont les qualités le plus importantes pour une voie de mobilité douce?

Pour 34 % des répondant.e.s le fait que le parcours soit hors trafic est la qualité la plus importante pour une voie verte. En seconde position apparaît le paysage avec 28 % des réponses, suivi de la rapidité avec 20 % des répondant.e.s qui lui attribue la priorité 1. La continuité du parcours est citée en priorité par 17.5 % des répondant.e.s.

Evaluation de 1 (très important) à 4 (pas important) des qualités qu'une voie verte de mobilité douce doit détenir selon les répondant.e.s

Total de réponses: 6434



Graphique i - qualités importantes pour une VV

#### QUESTION 4

Selon vous, quels équipements et services complémentaires seraient les plus importants le long d'une voie verte de mobilité douce?

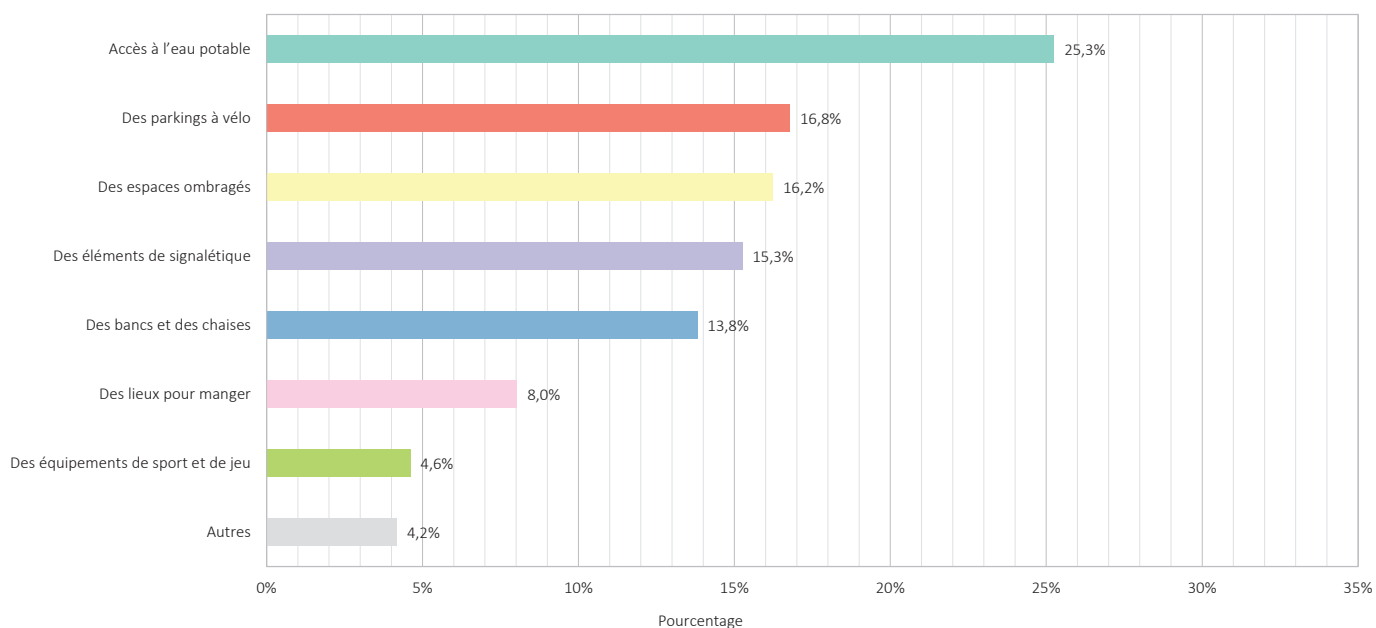
Pour 25.3 % des répondant.e.s, les équipements et services complémentaires les plus importants le long d'une voie verte de mobilité douce sont l'accès à l'eau potable, suivi par des parking à vélo (16.8 %) et des espaces ombragés (16.2 %). 15.3 % des répondant.e.s pensent que des éléments de signalétique sont le plus important : l'itinéraire de la voie verte doit être visible et compréhensible. Une signalétique claire permet également d'augmenter la sécurité des usager.ère.s. Pour certain.e.s répondant.e.s, les équipements permettant de s'asseoir et manger sont importants: 13.8 % des répondant.e.s trouvent que les bancs et chaises sont plus importants et 8 % souhaitent des lieux pour manger le long de la voie verte.

Pour 4.6 % des répondant.e.s, une voie verte devrait proposer des équipements de sport et de jeu – ces personnes considèrent donc la voie verte comme un espace pour des activités sportives et de détente.

Parmi les personnes qui ont répondu « autres » (6%), la majorité trouve que des pompes à vélo et des petits maté-

Quels sont les équipements et services complémentaires sont pour les répondant.e.s les plus importants le long de la VV?

Total de réponse: 4379

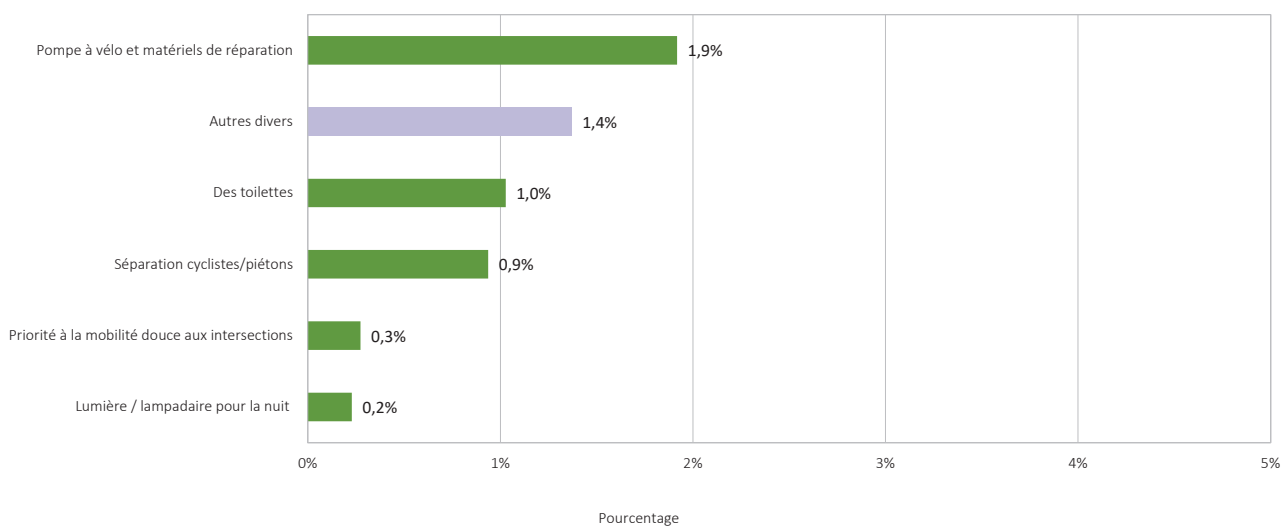


Graphique j - équipements et services souhaités

riels de réparation sont importants le long d'une voie verte. La séparation des différent.e.s usager.ère.s (piéton.ne.s et cyclistes) apparaît également à plusieurs reprises et certaines personnes trouvent l'installation de toilettes publiques cruciale. Plusieurs répondant.e.s pensent que la priorité aux intersections doit être donnée à la mobilité douce.

Autres équipements souhaités par les répondant.e.s

Total de réponses : 244



Graphique k - autres équipements et services souhaités

## QUESTION 5

La mise en service de la voie verte d'agglomération rive droite pourrait-elle changer vos habitudes de mobilité?

À la question de savoir si la mise en service de la voie verte pourrait changer leurs habitudes de mobilité, 73 % des personnes répondent positivement : plus de 42 % sont sûr.e.s que la voie verte va changer leurs habitudes, 30,6 % supposent que ça sera peut-être le cas. Seules 22 % des personnes estiment que la voie verte ne changera pas leurs habitudes (12,5 % probablement pas, 10 % certainement pas). 4 % ne savent pas si la voie verte aura un impact sur leurs habitudes de mobilité.

Les personnes ayant répondu « autre » justifient leur réponse ainsi : soit elles se déplacent déjà à vélo au quotidien, soit la voie verte ne leur permettra pas d'atteindre leur lieu de travail, ou encore elles sont à mobilité réduite ou elles ne renonceront pas à la voiture durant la semaine mais l'utiliseront pour faire des achats le weekend.

Il était ensuite demandé aux répondant.e.s d'expliquer la raison de leur réponse à la question ci-dessus. La raison soulevée le plus souvent parmi les personnes qui pensent que la voie verte changerait leurs habitudes (certainement ou peut-être) est l'**augmentation de la sécurité pour les cyclistes**. Le fait d'avoir une infrastructure sécurisée motive et encourage beaucoup de répondant.e.s.

A ce groupe s'ajoute un nombre important de personnes qui pensent utiliser la voie verte pour faire des sorties à vélo avec leurs enfants (alors qu'ils n'osent pas faire du vélo avec leurs enfants actuellement).

La deuxième raison la plus souvent évoquée est qu'il sera beaucoup plus agréable d'aller à vélo ou à pied : **un tracé continu hors du trafic et de la pollution** (certain.e.s accepteront même de faire un détour pour en profiter). Près de 30 personnes pensent utiliser le vélo ou aller à pied sur la voie verte au lieu de prendre les transports publics ou la voiture.

D'autres personnes répondent qu'elles utiliseraient la voie verte **pour aller au travail**, certain.e.s espèrent gagner du temps grâce à la voie verte. Quelques personnes envisagent de s'acheter un vélo (électrique) ou proposent d'installer un système de location de vélos.

Parmi les personnes qui attendent un **gain de temps**, beaucoup sont déjà des cyclistes quotidiens et utiliseront la voie verte pour arriver rapidement et agréablement à leur destination. D'autres répondant.e.s sont motivées à faire davantage des sorties à vélo ou à pied le week-end et aimeraient profiter ainsi de la voie verte pour leurs **loisirs**, pour se **détendre** et se **promener** ou pour découvrir une région du canton qu'elles ne fréquentent pas souvent. Certain.e.s répondant.e.s attendent y trouver de la nature et des espaces verts, ou alors des infrastructures sportives (exemple donné : « vestiaires et douches à l'arrivée »).

D'autres répondent qu'ils utiliseraient la voie verte à condition de ne pas faire trop de détours et qu'elle soit continue, c'est-à-dire avec des passerelles et/ou la priorité aux grands croisements. Il est soulevé à plusieurs reprises qu'il ne faudrait pas reproduire les mêmes erreurs que pour la voie verte rive gauche : la mixité des usager.e.s et le manque d'espace pour dépasser pose un problème de sécurité et crée des conflits. En effet, les attentes des cyclistes « rapides » (qui veulent rapidement arriver à leur destination ou qui font du vélo sportif) divergent fortement avec les attentes des personnes qui se réjouissent d'aller se promener à pied, à trottinette ou à vélo en famille.

Plusieurs personnes répondent qu'elles changeraient leurs habitudes de mobilité si **la nouvelle voie verte était connectée avec la voie verte rive gauche**, s'il y avait des axes perpendiculaires qui permettraient de rejoindre la voie verte de manière sécurisée ou s'il y avait une **signalisation claire permettant une orientation facile**. Il est mis en avant le fait qu'il est primordial de lier la voie verte avec un réseau de pistes cyclables couvrant l'ensemble de le canton.

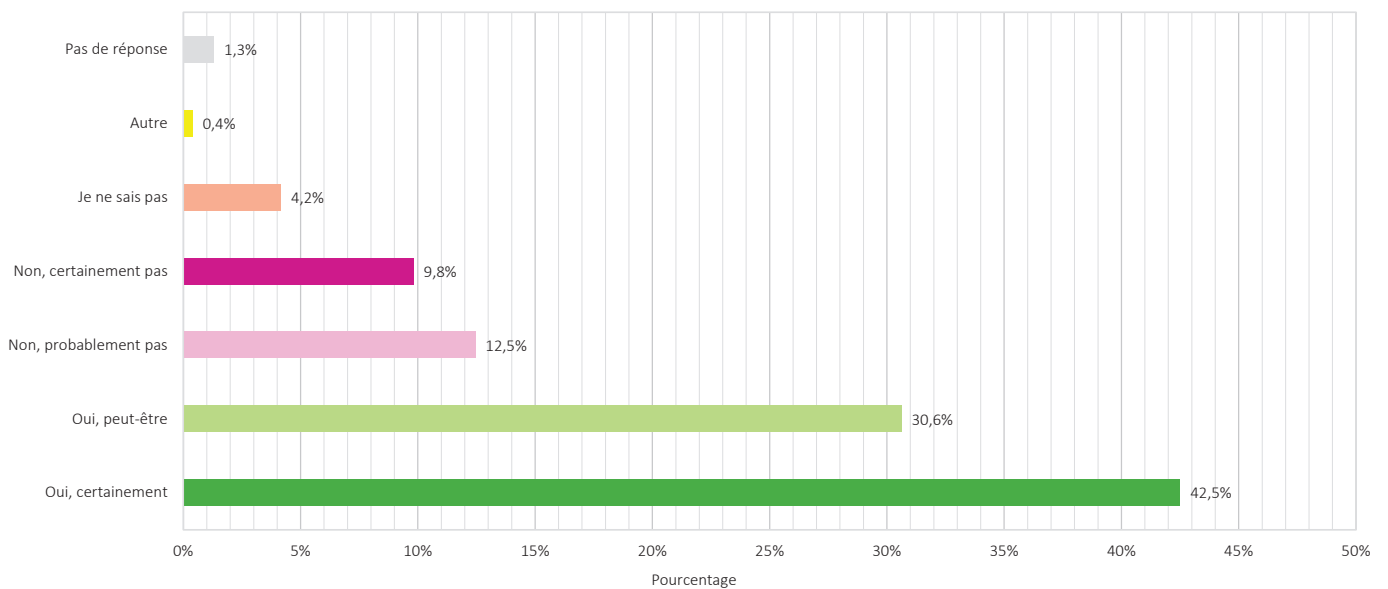
Parmi les personnes qui ont répondu que la voie verte ne changerait pas leurs habitudes de mobilité, la majorité explique qu'elles font déjà du vélo régulièrement. Certain.e.s utiliseraient la voie verte si elle leur permettait d'arriver plus rapidement à destination ou si leur trajet devenait plus sûr. La deuxième raison est qu'ils ne sentent pas concernés par le tracé parce qu'ils ne fréquentent pas cette partie du canton. D'autres expliquent que la voie verte devrait absolument être **connectée aux gares** (Cornavin, Meyrin, Vernier) ou ne sont pas convaincus par le résultat de l'aménagement de la voie verte rive gauche.

Les personnes qui ont répondu « je ne sais pas » expliquent qu'un changement d'habitude dépendrait de l'aménagement concret de la voie verte, qu'elles utiliseraient peut-être la voie verte le week-end ou alors qu'il faudrait aussi résoudre la question du **stationnement des vélos**.

Les raisons pour lesquelles les répondant.e.s ont coché « autre » est qu'ils.elles font déjà du vélo au quotidien ou qu'ils/elles sont des personnes à mobilité réduite. Enfin, plusieurs personnes mettent en avant qu'une « jolie voie verte toute seule » ne permet pas d'augmenter la part modale des cyclistes – il faudrait **d'autres infrastructures en complément de la voie verte** (stationnements, pistes cyclables sécurisés, etc.).

Pourcentage des répondant.e.s estimant que la mise en service de la VV RD pourrait changer leurs habitudes de mobilité

Total des répondant.e.s: 1791

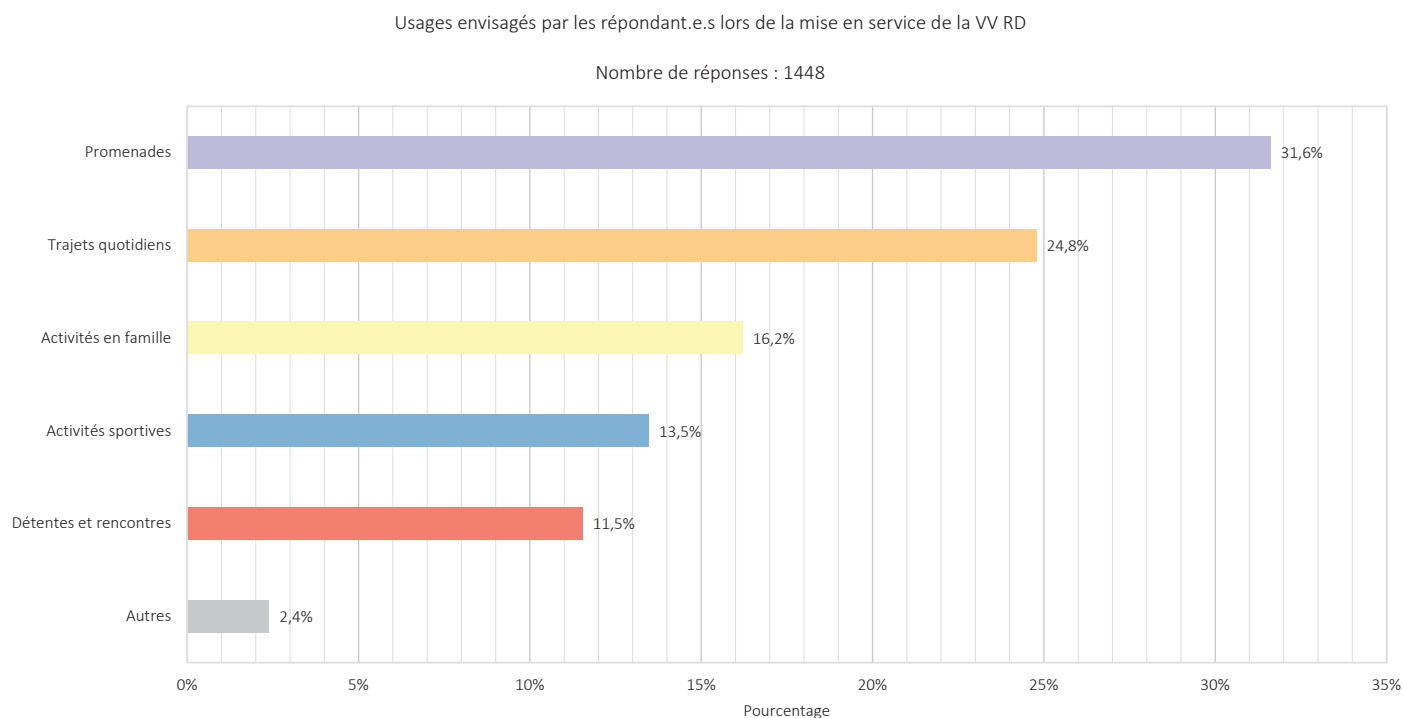


Graphique I- changement d'habitude de mobilité

## QUESTION 6

Une fois la voie verte d'agglomération rive droite mise en service, quels usages voudriez-vous en faire ?

La majorité des répondant.e.s (31.6 %) privilégie la promenade (sans spécifier si ce serait à pied, à vélo ou en trottinette). Près de 25 % répondent vouloir utiliser la voie verte pour leurs trajets au quotidien et 16 % pour des activités en famille. 13.5 % aimeraient emprunter la voie verte pour des activités sportives et 11.5 % pour se détendre ou faire des rencontres.



Graphique m - usages souhaités



## QUESTION 7

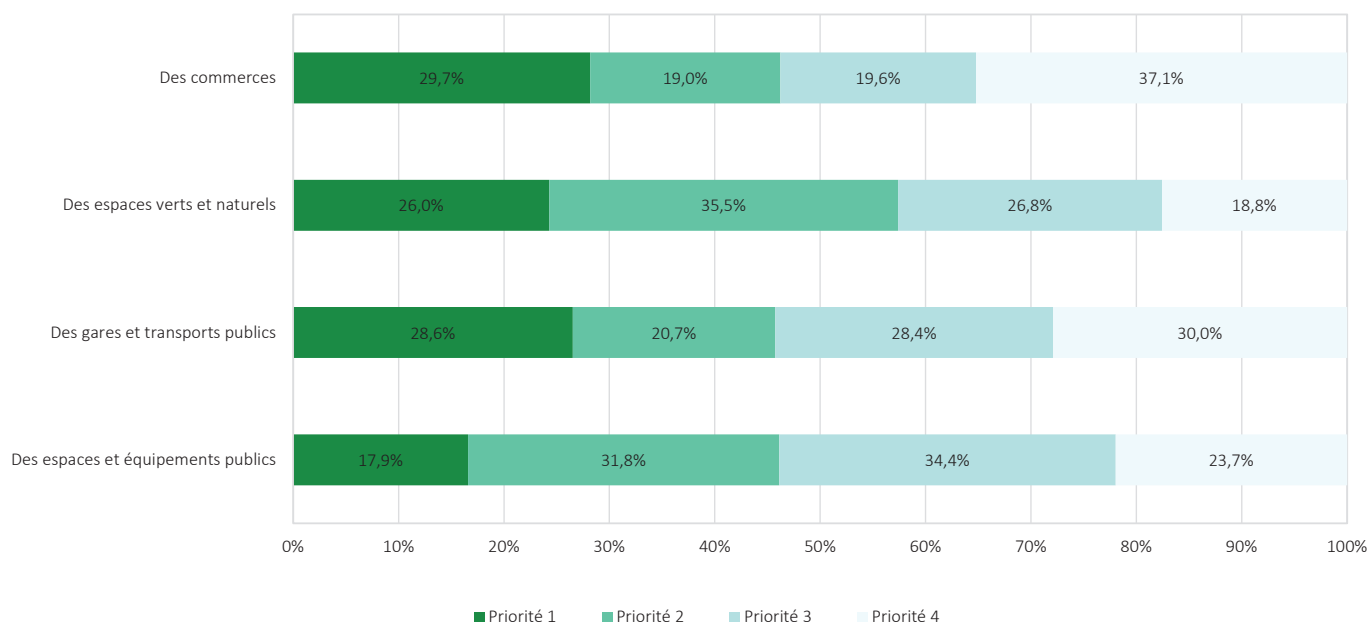
Selon vous, la voie verte d'agglomération rive droite doit être reliée en priorité à?

Près de 30 % des répondant.e.s estiment que ce sont les commerces qui devraient être reliés par la voie verte en priorité, alors que 37 % trouvent que les commerces n'ont que la priorité 4.

Pour 28.6 %, la voie verte doit être connecté prioritairement aux gares et transports publics et un quart pense que ce sont les espaces verts et naturels qui doivent prioritairement être reliés par la voie verte.

Evaluation sur une échelle de 1 (très important) à 4 (moins important) des éléments qui doivent être reliés en priorité par la voie verte

Nombre total de réponses: 6243



Graphique o - qu'est-ce qui doit être relié par la VV?

## COMMENTAIRE, SUGGESTION & QUESTIONS (TEXTE LIBRE)

Avez-vous un commentaire, une suggestion, une question à formuler?

Sur l'ensemble des personnes qui ont répondu au questionnaire, 256 personnes (14,3 %) ont partagé un commentaire, une suggestion ou formulé une question.

La majorité des commentaires portent sur les questions de **sécurité pour l'ensemble des usager.ère.s**. Certaines personnes appellent à la bonne cohabitation de tout.e.s les usager.ère.s et évoquent notamment le gabarit de la voie verte. Un autre commentaire qui revient souvent, formulés comme une demande, est celui d'**éviter la mixité entre les usager.ère.s** dans le même espace.

Par ailleurs, certaines personnes souhaitent une voie verte sans détour pour arriver à destination de manière efficace. Un autre commentaire qui apparaît de manière récurrente est l'appel à **ne pas reproduire les erreurs de la voie verte rive gauche (gabarits, revêtement, etc.)**.

Plusieurs personnes soulèvent que les usager.ère.s de la voie verte devraient être prioritaires aux croisements, afin de garantir la continuité et la rapidité du parcours. Un élément jugé primordial pour **favoriser la mobilité douce** et augmenter la part modale du vélo.

Beaucoup de remarques suggèrent la **création d'un « vrai réseau » de voies vertes** et de pistes cyclables sur l'ensemble du canton, ainsi que l'aménagement d'accès perpendiculaires sécurisés pour parvenir aisément sur la voie verte. La voie verte rive droite devrait être connectée à celle de la rive gauche. Parmi les commentaires, on trouve également la proposition de relier les écoles. L'importance d'une **bonne signalétique** est évoquée et l'idée d'y installer une signalétique pédagogique amusante, en lien avec la biodiversité locale, des lieux à proximité, l'histoire locale et le patrimoine industriel, est soulevée.

Les problèmes de pollution d'air et de congestion systématique du centre-ville sont fréquemment mis en avant. On appelle également les autorités à y répondre avec des mesures concrètes, voir radicales (le centre-ville sans voiture, par exemple, ou l'ouverture des sens-uniques aux cyclistes).

Certaines personnes proposent de mettre du **mobilier urbain** (par exemple des bancs) le long de la voie verte, des buvettes pour pouvoir acheter des boissons ou des petits snacks, des concerts ou exposition d'art ou encore d'installer un parcours Vita et des toilettes. La proposition de mettre des vélos en libre-service dans les gares et d'aménager des accès sécurisés depuis les gares à la voie verte revient également à plusieurs reprises.

Plusieurs commentaires rappellent l'importance de penser **aux personnes à mobilité réduite** afin d'assurer que la voie verte soit utilisable par tout.e.s. Quelques répondant.e.s ajoutent que l'entretien des pistes cyclables (neige, feuilles mortes, débris de verre) est un point essentiel et/ou qu'il faudra prévoir un éclairage adéquat.

La proposition de verdir la voie verte pour faire de **l'ombre** ou pour créer une « barrière » entre les axes avec un trafic motorisé important et le tracé de mobilité douce est mentionnée. De plus, la voie verte pourrait faire office d'un **corridor biologique** en y implantant de la végétation indigène pour augmenter la **biodiversité**.

« S'inspirer du Danemark, des Pays-Bas, de l'Allemagne ou de Bâle, où l'on trouve de nombreux exemples » proposent d'autres.

« Faites-vite ! » Plusieurs personnes ont hâte de voir naître le projet, sont enthousiastes envers le projet et le processus de concertation mis en place et expriment leurs remerciements pour l'organisation de cette démarche. Les questions résiduelles concernent en particulier le tracé exact de la future voie verte.

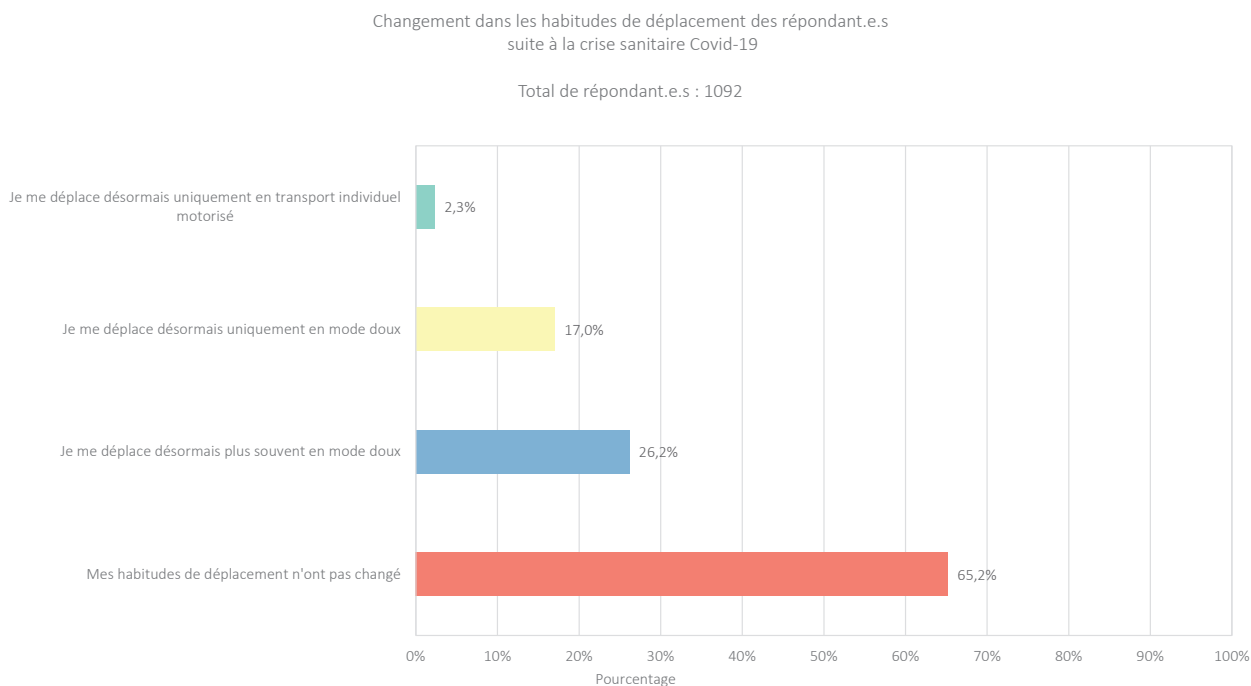
Seules quelques rares voix négatives qui se lèvent contre la nouvelle voie verte : ces personnes trouvent que trop d'argent est investi pour les cyclistes ou qu'il ne faut pas sacrifier plus de routes pour les vélos.

## QUESTION SUPPLÉMENTAIRE - COVID19

Suite à la crise sanitaire Covi19, laquelle de ces propositions vous correspond le mieux:

La situation sanitaire a mis en lumière l'importance de la mobilité douce qui permet de respecter la distanciation physique que nous allons devoir respecter pendant une durée encore indéterminée. Ainsi, pour la relance du questionnaire en juin 2020 il a été décidé d'insérer deux questions supplémentaires au questionnaire.

A la question si la crise sanitaire Covid-19 a changé les habitudes de mobilité des répondant.e.s, la grande majorité (65%) répond par la négative. Un quart (26%) répond qu'ils se déplacent désormais plus souvent en mode doux et 17% affirme se déplacer uniquement en mode doux. 2 % se déplacent désormais uniquement en transport individuel motorisé. Si on cumule les réponses favorables aux modes doux, cela représente 43 % des répondant.e.s qui se réfèrent aux modes doux suite à la crise sanitaire.



Graphique p - changement des habitudes de déplacement post-covid19

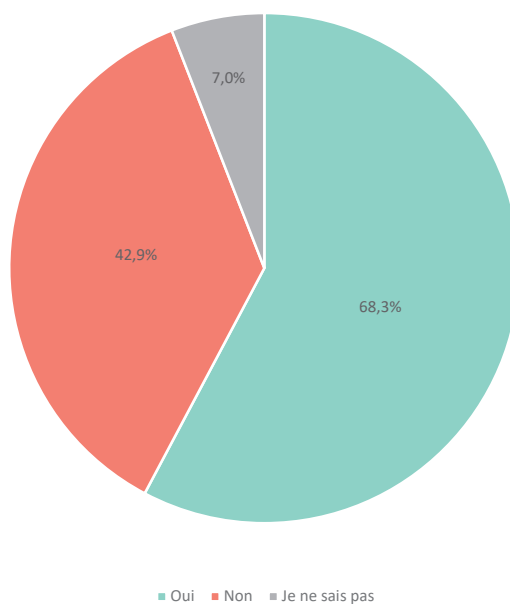
## QUESTION SUPPLÉMENTAIRE - COVID19

Si vous avez changé vos habitudes de déplacements, avez-vous l'intention de les pérenniser dans le temps ?

Parmi les personnes qui ont changé leurs habitudes de déplacement, 68.3 % ont l'intention de pérenniser les nouvelles habitudes. 42.9 % ne pensent pas les pérenniser et 7 % ne le savent pas.

Intention de pérenniser le changement dans les habitudes de déplacements

Total de répondant.e.s : 750



Graphique q - pérennisation des habitudes de déplacement post-covid19

## C. CONCLUSION

L'analyse du questionnaire montre le **grand intérêt de la population pour la voie verte** –de la part des cyclistes comme des personnes qui souhaitent aller vers plus de mobilité douce mais ne le font pas actuellement (pour différentes raisons).

Suite à la crise sanitaire Covid-19, un quart des répondant.e.s utilise plus souvent des modes de transports doux et la majorité a l'intention de pérenniser cette nouvelle habitude – ceci montre le **grand potentiel de transfert modal vers la mobilité douce en ville**.

Près de trois quart des répondant.e.s disent que la voie verte peut changer leurs habitudes de mobilité (certainement ou peut-être). Alors que les raisons varient entre les usager.ère.s, ces chiffres montrent la force d'une telle infrastructure de mobilité douce à attirer des gens, et ainsi à améliorer le transfert modal vers une mobilité durable.

Quant aux usages envisagés, ils sont très divers et c'est l'un des défis du projet d'aménagement de cette voie verte de favoriser leur bonne cohabitation.

Les résultats de la consultation correspondent à la première étape de la démarche de concertation qui accompagne la phase d'avant-projet de la voie verte d'agglomération rive droite. Les résultats présentés dans ce rapport décrivent des tendances et permettent de comprendre les attentes des futur.e.s usager.ère.s pour la voie verte d'agglomération rive droite.

En automne 2020, les ateliers de concertation destinés aux différent.e.s usager.ère.s de la futures voie verte permettront de compléter les résultats de la consultation et de travailler de manière plus précise les thématiques abordées dans le cadre de la consultation et notamment de localiser les différents besoins d'aménagements le long du tracé.

