QUAND LA QUALITÉ DÉTERMINE LE CHOIX DES TRANSPORTS

Pourquoi choisir le vélo plutôt que le bus? La voiture plutôt que le train? Qu'est-ce qui détermine le choix que nous faisons chaque matin en matière de mode de déplacement pour aller travailler, faire nos courses ou se rendre à la campagne ? Une enquête publiée par l'EPFL et son Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUr) en octobre 2019, menée à l'échelle du Grand Genève, présente un découpage très fin des pratiques de mobilité de la population active en fonction des zones de résidence, de l'âge et du niveau de formation entre autres.

Evolution

Le prix et le temps de déplacement ont longtemps constitué des critères déterminants dans les logiques de choix modal. Ce constat avait prévalu depuis les premières enquêtes de ce type dans les années 1990. Mais en près de 30 ans, les mœurs ont bien changé. Aujourd'hui, pour la population du Grand-Genève, c'est la qualité du temps de déplacement qui compte désormais pour déterminer le choix des transports.

Une étude de l'EPFL analyse les choix qui orientent nos modes de transport.

L'image de la voiture s'érode d'année en année

Le premier élément qui ressort de l'étude est que l'image de la voiture continue de se dégrader. En 2018, 33% des sondés lui attribuent des adjectifs négatifs (polluante, chère...) alors qu'ils n'étaient que 12% en 1994. L'image des transports publics s'améliore, mais elle reste assez mitigée : en 2018, 50% des sondés citent des adjectifs positifs (39% en 1994) et 38% des qualificatifs négatifs (46% en 1994). Le vélo et la marche reçoivent surtout des éloges, bien que le premier reste qualifié de dangereux, surtout par les citadins.



© commune de Meyrin

Les « automobilistes exclusifs » quasiment disparus

Les chercheurs tirent plusieurs enseignements des résultats de cette étude. Le premier est que le temps où l'automobiliste empruntait exclusivement ce moyen de transport est révolu. Toute la population active est devenue multimodale, elle utilise plusieurs moyens de déplacement. Il en ressort notamment que la majorité des habitants de la couronne française du Grand Genève serait prête à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle si une offre alternative concurrentielle était mise en place.

Un fort potentiel pour la petite reine

Cet état se confirme dans une baisse de l'utilisation de la voiture au profit des transports publics et de la marche. Mais pas du vélo dont l'utilisation reste stable sur les cinq dernières années. Il existe donc un potentiel certain de report modal de l'automobile vers le vélo et le vélo électrique, estiment les chercheurs de l'EPFL. Ils préconisent par exemple des itinéraires de vélos continus et sécurisés en ville. L'enquête a en effet identifié un groupe de population (16% de l'échantillon) qui, pour des raisons de liberté dans la gestion de l'agenda individuel, basculerait plus facilement sur les vélos et vélos électriques que sur les transports collectifs par exemple.

Importance de la qualité du temps de déplacement

Un des critères déterminants du choix modal est désormais la qualité du temps de déplacement. Le confort et l'efficacité, la volonté de limiter les émissions de CO_2 pèsent aussi dans la balance. Ce qui implique de porter une attention particulière aux pôles d'échange, de soigner le confort d'utilisation des transports publics ou d'installer une tarification plus attractive pour les voyageurs occasionnels, considèrent les chercheurs.

Conditions de stationnement

Enfin, la prise en compte pour la première fois de la ceinture française du canton de Genève confirme que les résidents français peuvent difficilement se passer de voiture, faute d'autres options. Parallèlement, les conditions de stationnement à Genève et dans les communes de la première couronne favorisent l'utilisation de l'automobile. Les chercheurs préconisent à ce sujet différentes mesures telles qu'un renforcement du contrôle du stationnement ou une politique de stationnement plus restrictive sur le domaine privé dans les secteurs bien desservis par les transports publics. En ville de Genève par exemple, plus de 50% des actifs se rendant sur le lieu de travail en voiture disposent d'un parking. Ce taux approche les 70% si l'on ajoute l'usage de la voie publique par ces automobilistes.

Rafael Schütz, urbaniste communal

AU SORTIR DE LA CRISE DU COVID : ÉVITER SATURATION DU RÉSEAU ET NUISANCES

Ces études ont un écho particulier en ces temps marqués par la crise sanitaire, notamment suite à l'appel du Conseil d'Etat dans son communiqué du 30 avril 2020 à favoriser la mobilité douce dans la période de « déconfinement » et de reprise progressive de l'activité. Le regain des besoins de mobilité doit impérativement éviter une saturation du réseau, et les nuisances en matière de pollution par le bruit et de l'air qui l'accompagnent, mais privilégier au contraire une approche globale et pragmatique favorisant l'usage des mobilités douces.

Rafael Schütz

photos © commune de Meyrin



LES VILLES GENEVOISES S'UNISSENT ET UNE CHARTE VOIT LE JOUR

Meyrin, Genève, Carouge, Vernier, Onex et Lancy poursuivent conjointement leurs efforts pour encourager la multi modalité, dans l'intérêt de toutes et tous.

La même enquête a été menée par l'EPFL en mai 2019 à l'échelle des six villes genevoises (Genève, Carouge, Vernier, Onex, Lancy et Meyrin), et présente des résultats identiques. Elle met notamment en évidence le fait que les habitants des communes suburbaines ont les mêmes dispositions à l'égard de l'intermodalité que les habitant-e-s de la ville centre, Genève.

Améliorer la qualité de vie dans les villes

A partir des résultats de cette étude, les six villes de l'Union des villes genevoises (UVG) ont décidé de s'unir afin de poursuivre conjointement leurs efforts pour mettre en œuvre les conditions qui visent à encourager la multimodalité. Elles s'engagent à travailler ensemble afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes par l'inscription d'objectifs dans une charte commune.

Léman Express et nouvelles mesures

Dans ce contexte, la mise en service du Léman Express en décembre 2019 est une opportunité exceptionnelle d'encourager le report des usagers de la voiture vers le train. L'UVG souhaite aussi profiter de la diminution du trafic attendue afin de réaliser des mesures concrètes et cohérentes en faveur des piétons et des vélos, là où il y aura une pression moins forte de la voiture. L'avancement des objectifs et leur mise à jour seront analysés chaque année.

