Modus - July 2024

Synthèse - Offre combinée TP + VLS



Sommaire

Contexte 3

Méthodes 3

Apprentissages 4

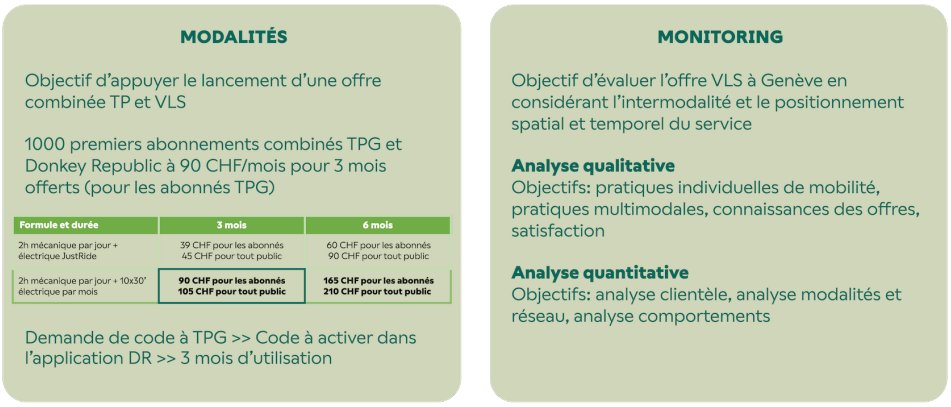
Ouverture 9

Cheffe de projet Modus : Sarah Clozel

Contexte

Modus a organisé en mars 2024 un atelier autour de la place du vélo dans Genève, avec des partenaires clés du monde du vélo genevois. A l'issue de cet atelier, un projet d'expérimentation autour d'une offre combinée transports publics (TP) et vélo en libre-service (VLS) a été développé par TPG et Vélopartage / Donkey Republic puis proposé comme projet à Modus. Le projet a pour ambition d'alimenter la compréhension sur la complémentarité des modes entre TP et VLS. Concrètement, il appuie le lancement d'une offre combinée TP + VLS en offrant 1000 abonnements combinés à des détenteurs d'un abonnement TPG. La performance de cette offre est mesurée avec une analyse quantitative et une analyse qualitative, afin d'évaluer l'offre VLS à Genève en considérant l'intermodalité et le positionnement spatial et temporel du service.

Méthodes



Les modalités de l'offre combinée sont les suivantes : les 1000 premiers abonnements combinés TPG / Vélopartage à 90 CHF/mois pour 3 mois sont offerts à des abonnés TPG. L'abonné demande un code à TPG en ligne ou en agence. Ce code doit être activé dans l'application Donkey Republic, puis les 3 mois d'offre sont initiés.

Les modalités de la mesure de performance (monitoring) sont les suivantes :

- l'analyse qualitative a pour objectif d'analyser l'usage de l'offre et sa répartition, ainsi que de décortiquer les logiques d'utilisation et de comprendre les effets sur les pratiques modales. Elle a été réalisée via des focus-groups en soirée - 4 seances de 1h30, 32 participants entre 17 et 63 ans (majorité de

jeunes). Le recrutement des participants a été réalisé par un formulaire d'inscription transmis par Donkey Republic aux beńeficiaires ayant active´ l'offre, avec une participation défrayée (bons de CHF 40.-).

- l'analyse quantitative a pour objectif d'analyser le profil de la clientèle, la répartition du réseau et complémentarité des modes, les comportements. Les analyses réalisées sont une analyse spatiale, une analyse origine-destination ainsi qu'une analyse de flux.

Apprentissages

Avantages et inconvénients perçus

L'analyse qualitative a donné lieu à un questionnement lié aux freins et leviers à l'utilisation du service de VLS en combinaison avec les TP.

L'optimisation du temps de trajet, le fait d'être une alternative en cas de manque de desserte TP, ainsi que la flexibilité et la spontanéité rendues possibles par le VLS, sont des avantages perçus par les participants aux focus-groups. Par ailleurs, ses autres atouts sont les bénéfices pour la santé physique et mentale, l'absence du risque de vol et du besoin de maintenance, l'accès à un vélo à assistance électrique (vitesse + confort), ainsi que la facilité d'utilisation de l'application.

Le prix est le principal frein à l'utilisation du VLS et à la souscription d'un abonnement. Par ailleurs, l'incertitude semble constituer un frein puissant, que ce soit par rapport au faible nombre de stations VLS par endroit, la variabilité de la disponibilité de vélos, le temps de prise/dépôt des vélos (parfois problèmes de signal), ou encore la dépendance au téléphone (source de stress). Les problèmes d'entretien des vélos est un dernier inconvénient soulevé.

Une utilisation des TP ou du VLS avec une intermodalité limitée

Les déplacements du quotidien au sein de Genève sont habituellement effectués en TP, en combinaison avec la marche, voire en trottinette électrique. Rares sont les personnes qui utilisent fréquemment leur vélo personnel, principalement par crainte des vols (les vélos privés sont surtout utilisés pour des sorties sportives). Pour autant, les bénéficiaires de l'offre ne semblent pas utiliser le VLS en complément des TP, pour remplacer par exemple la trottinette électrique. L'usage des VLS semble plutôt exclusif, et sur des déplacements principalement de loisirs (voir **figure 2**, pas de baisse d'utilisation le week-end, donc peu d'usage pendulaire). A l'issue de

l'analyse qualitative, **3 types** d'utilisation de l'offre sont distingués :

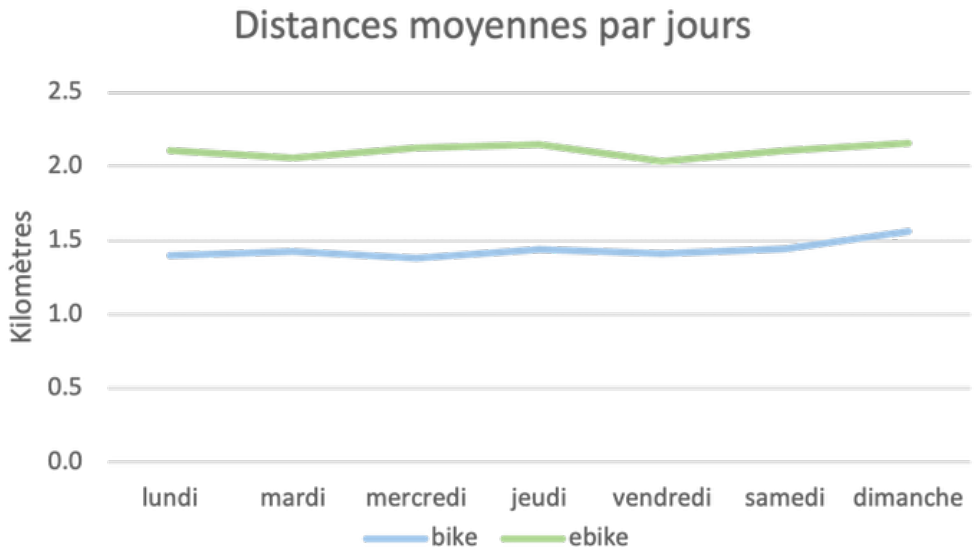
- **Usage régulier :** pour des déplacements récurrents habituellement effectués en TP ou en trottinette électrique. Ces déplacements en vélopartage sont principalement motivés par un gain de temps de déplacement par rapport aux TP voire à la marche, ou par l'opportunité de tester un autre mode de déplacement en lieu et place de la trottinette électrique.

- **Usage ponctuel :** pour des motifs loisirs (non réguliers), soit à des horaires non couverts par les TP (par ex. retour au domicile après une soirée festive), soit pour des raisons saisonnières (météo favorable à un itinéraire par le bord du lac). Ces utilisations étaient davantage spontanées que planifiées, contrairement au premier type d'utilisation.

- **Usage récréatif :** quelques plus rares personnes ont utilisé le service comme activité en soi, à savoir pour une balade à vélo, parfois en famille.

Faible usage du VLS pour les déplacements pendulaires

Dans la **figure 2** ci-dessous, on note que les distances moyennes par déplacements sont constantes au cours de la semaine, ce qui suppose un usage autre que les déplacements liés au travail. Pour les trajets pendulaires, les usagers de l'analyse qualitative optent généralement pour d'autres solutions, principalement les TP et/ou trottinettes électriques / vélos personnels.

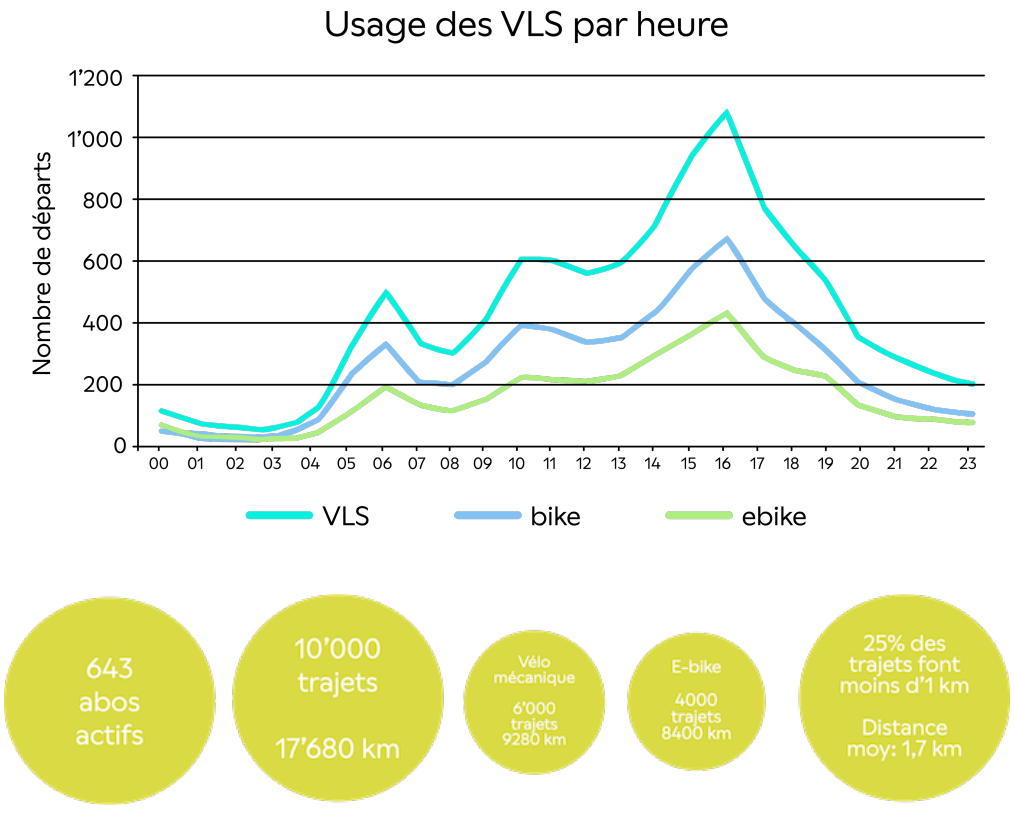


(données de juillet à décembre 2024)

Complémentarité dans des cas spécifiques

Le VLS émerge comme une alternative complémentaire aux TP, notamment dans des situations spécifiques, comme des déplacements qui impliquent de nombreux transbordements, des temps longs ou de faibles fréquences de desserte (voire des situations où la desserte TP est inexistante). Les rives du lac en saison estivale sont également par exemple une situation favorable à l'utilisation du VLS.

La **figure 3** montre l'usage des VLS au cours de la journée. 3 pics sont identifiables au cours de la journée : 6/7h, 10/11h, 16/17h, avec un usage des ebikes favorisés en soirée/nuit. De plus, les distances moyennes sont plus élevées pendant la nuit, ce qui pourrait montrer une compensation de la baisse de fréquence des TP la nuit.



Chiffres clés (de juillet à décembre 2024)

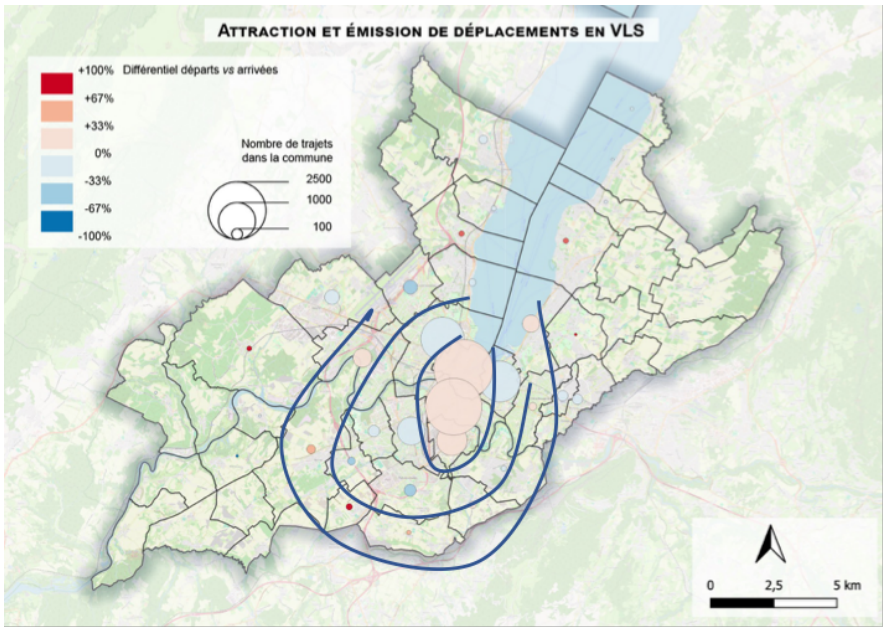
Sur les 1000 abonnements offerts, et donc les 1000 codes distribués par TPG, seulement 643 codes ont été activés, ce qui mène à penser que la gratuité ne signifie pas que le service sera utilisé (moindre valeur perçue ?).

Concurrence entre les modes

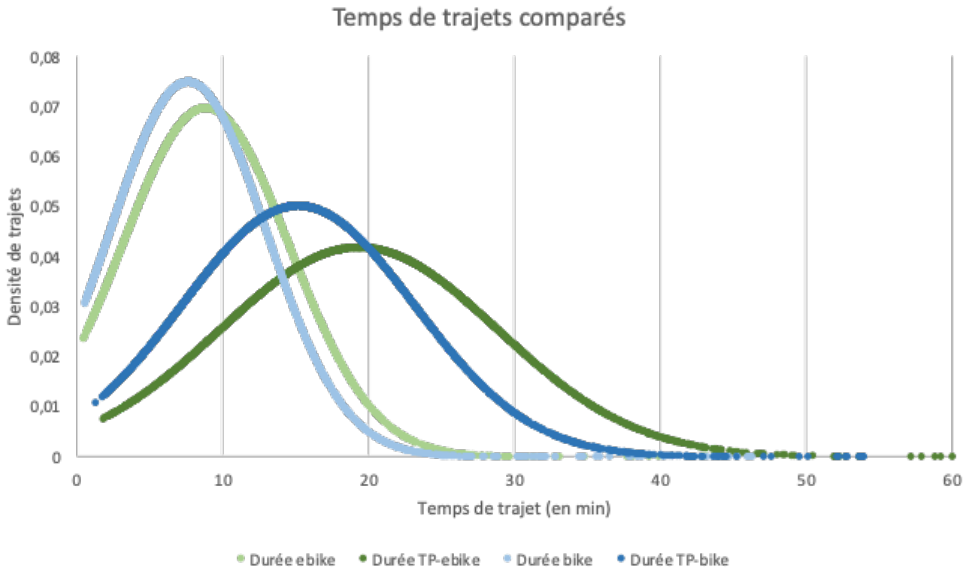
L'analyse quantitative démontre une concurrence préoccupante entre le VLS et la marche, puisque 25% des trajets font moins d'1 km, et la distance moyenne est de 1,7

km. L'utilisation des VLS reste très concentrée en centre-ville, laissant à penser que la répartition géographique des bike stations n'est pas équilibrée sur le canton, comme le montrent les cercles d'attraction et d'émission des déplacements sur la **carte 1** ci-dessous.

Par ailleurs, les temps comparés pour une même origine-destination (**figure 6**) faits en bike / ebike ou TP démontrent un temps considérablement plus court en VLS qu'en TP pour des trajets identiques, d'où une concurrence entre VLS et TP alors que l'objectif premier d'un VLS est l'intermodalité. On remarquera également que les temps en vélo mécanique et en vélo électrique pour un même trajet sont passablement identiques, contrairement à ce que l'on pourrait croire.



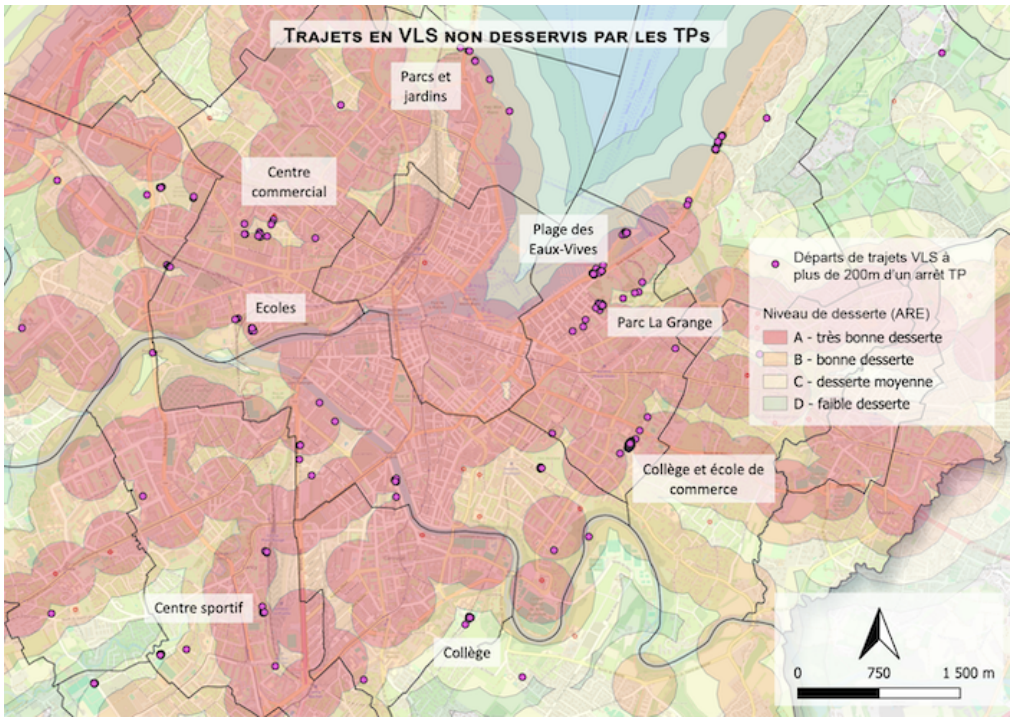
Carte 1



Déséquilibre territoriaux

Enfin, la répartition des bike stations en lien avec les dessertes TPG n'est pas équilibrée sur le territoire genevois (**carte 2**). Un nombre conséquent de bike stations se trouvent à plus de 200m d'un arrêt TPG par exemple aux Eaux-Vives, un quartier pourtant à la fois d'habitation et de loisirs (bords du lac, parcs etc), ce qui peut nourrir une réflexion sur l'intermodalité rendue possible par une facilitation des connexions entre VLS et TP.

ARE	Origines +200m TP	Destinations +200 TP
A - très bonne desserte	54.3	49.5
B - bonne desserte	23.8	30.0
C - desserte moyenne	13.5	9.9
D - faible desserte	8.4	10.5



Carte 2

Apprentissage lié à la méthodologie

Il est dommage que l'analyse quantitative n'ait pas pu bénéficier d'une clé entre les codes Donkey Republic et les abonnements TPG, afin d'analyser des données socio-démographiques. Il aurait été intéressant d'obtenir des données de genre, d'âge, de

lieu de résidence.

Ouverture

Nous souhaitons que les données d'une telle expérimentation puissent nourrir la réflexion sur le réseau TPG et l'intermodalité avec d'autres modes durables, comme la marche et bien sûr le VLS. Pour cela, il existe un fort potentiel pour un meilleur ciblage spatial du réseau de VLS. Par ailleurs, un meilleur ciblage des véhicules par rapport aux besoins des usagers peut permettre d'élargir le cercle d'utilisateurs, en portant une attention particulière à la qualité et le confort des véhicules. Finalement, nous pensons qu'il est réellement possible, à Genève, de faire du VLS un véritable outil et complément multimodal plutôt qu'un concurrent sérieux aux autres modes durables, et encourageons les acteurs à aller dans ce sens !