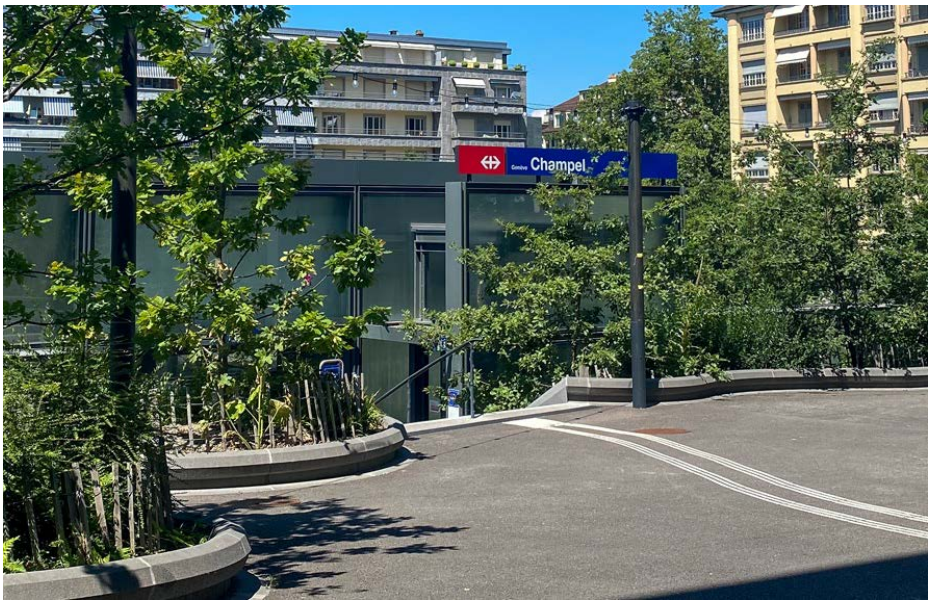
# Espace public et halte de Champel-Hôpital :

# des espaces accueillants pour tou·te·s ?

# Évaluation basée sur les critères d'inclusivité




12 décembre 2022

| | |
|---|---|
| Mandants | Ville de Genève<br>Service de l'aménagement, génie civil et mobilité (AGCM)<br>Agenda 21 - Ville durable (A21) |
| Mandataire | Association Lares<br>3011 Berne |
| Equipe de projet | Aline Renard, ingénieure en mobilité, Transitec AG, Berne<br>Muriel Zimmermann, architecte et urbaniste, MIDarchitecture sàrl, Genève<br>Virginie Kauffmann, géographe, GEOGRAFE Sàrl, Macolin |
| Photo de couverture | Espace public de la halte de Champel-Hôpital<br>© Ville de Genève |
| Expertise du projet | Genève / Lausanne / Macolin,<br>12 décembre 2022 |

Table des matières


1. Introduction : contexte et cadrage 5
   1.1 Contexte et objectifs 5
   1.2 Le périmètre d'étude 5
   1.3 Le présent rapport et les suites à donner 5
   1.4 L'Association *Lares* 6
2. Démarche 7
   2.1 De l'étude genre aux critères d'inclusivité 7
   2.2 L'approche adoptée 7
   2.3 Grille de lecture Lares : les critères d'inclusivité 8
3. Description succincte du projet et de ses intentions 9
   3.1 Le Plateau 9
   3.2 L'émergence et la halte de Champel-Hôpital 10
4. Résultats de l'expertise 10
   4.1 Orientation 11
   4.2 Sécurité 15
   4.3 Animation et contrôle social 19
   4.4 Bien-être 21
   4.5 Ergonomie 26
   4.6 Identification et appropriation 30
   4.7 Intermodalité 33
   4.8 Entretien et propreté 36
   4.9 Processus et structures de projet 38
5. Conclusion 39
6. Annexes 40
   6.1 Principaux jalons de l'expertise 40
   6.2 Critères d'inclusivité 42
   6.3 Pistes de réflexion pour des aménagements plus inclusifs (MID architecture sàrl) 45

# 1. Introduction : contexte et cadrage

## 1.1 Contexte et objectifs

La présente expertise résulte de la rencontre entre des enjeux complémentaires. D'une part, la Ville de Genève a souhaité expérimenter l'approche « genres » dans le cadre de son plan d'action municipal, intitulé « Objectif zéro sexisme dans ma ville » et de la réponse qu'elle devait apporter à la motion M-1344 déposée en mars 2018. D'autre part, l'association *Lares*, qui développe ses activités en Suisse romande depuis 2020, souhaitait promouvoir ses activités d'expertise sur un premier espace.

C'est ainsi que la Ville de Genève, représentée par l'AGCM et par l'Agenda 21, a mandaté *Lares* pour expertiser le projet *«espace public et halte Champel-Hôpital»* sur la base de critères d'inclusivité. L'expertise poursuit un double objectif :

- induire un effet d'apprentissage pour les professionnel·le·s et les autorités (sensibilisation à l'inclusivité);
- établir un constat des espaces pour envisager d'éventuelles mesures correctives.

## 1.2 Le périmètre d'étude

Si à l'origine, l'expertise ne devait porter que sur les espaces publics autour de la halte CEVA (espaces extérieurs), il s'est rapidement avéré essentiel de considérer également la halte elle-même (espaces intérieurs). En effet, l'expérience des usager·ère·s renvoie bien souvent à la traversée des deux lieux, par conséquence leur perception est une addition de ressentis difficilement dissociables. La question de l'orientation, centrale pour l'utilisation et le sentiment de sécurité dans un lieu, est dans notre cas particulièrement influencée par la praticabilité de la halte depuis les quais vers l'espace public ou vis-versa.

Sans que les usager·ère·s en aient conscience, les deux espaces sont régis par des contraintes différentes et des maîtres d'ouvrage distincts ; la Ville de Genève pour la place arborisée, Lémanis SA pour la halte Champel-Hôpital. Nous avons pris soin de diviser la restitution selon ces deux lieux tout en ayant conscience que la Ville de Genève ne possède pas de pouvoir d'action sur l'intérieur de la halte Champel-Hôpital.

## 1.3 Le présent rapport et les suites à donner

Le présent rapport documente l'analyse et les propositions faites par les expertes *Lares* à l'intention des maîtres d'ouvrage. La Ville de Genève s'est montrée intéressée par cette évaluation et ouverte à la mise en œuvre, dans la mesure du possible, des suggestions apportées, respectivement à les transmettre au maître d'ouvrage de la halte (Lémanis SA) ainsi que, dans la mesure où celui-ci est concerné, au Canton.

Les principaux résultats de l'expertise ont également été présentés lors d'un événement public (*Lares* on tour) qui s'est tenu le 27 septembre 2022 sur place.

Les jalons de cette étude sont précisés dans l'annexe 6.1.

### 1.4 L'Association *Lares*

*Lares* est un projet porté à l'origine par deux associations spécialisées (« P, A, F. – Planification, Architecture, Femmes » et «SVIN – Association suisse des femmes ingénieures») ainsi que par le service de l'urbanisme et le bureau de l'égalité entre femmes et hommes de la ville de Berne. Ce projet a bénéficié d'un soutien du Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes pour sa phase de lancement (2006 – 2009). Constitué en Association depuis 2013, *Lares* s'engage en faveur d'un changement culturel dans le domaine de la planification, de l'aménagement et de la construction, afin que les besoins de chacune et chacun soient pris en compte. Elle compte environ 140 membres individuels et une vingtaine de membres collectifs. *Lares* développe son réseau et ses activités progressivement en Suisse romande depuis 2020.

L'approche défendue par l'association repose sur le postulat du développement durable qui exige, dans sa dimension sociale, l'égalité des chances et la participation du plus grand nombre de personnes possible à l'aménagement de leur espace de vie. L'objectif de *Lares* est d'avoir un impact déterminant à plusieurs niveaux :

- le développement des connaissances sur le thème de l'inclusivité;
- la participation d'expertes aux processus de conception et de décision pour la planification.

# 2. Démarche

## 2.1 De l'étude genre aux critères d'inclusivité

*«Une ville inclusive est une ville qui permet à l'ensemble de ses citoyens d'accéder sans restriction à ses **espaces**, à ses **infrastructures** et à ses **services**. L'offre de services et d'infrastructures d'une ville inclusive répond à la **diversité des besoins de sa population**. Par conséquent, elle tend à **réduire l'exclusion sociale des personnes ayant des incapacités**, ainsi qu'à favoriser leur pleine participation et l'exercice de leurs droits humains.»*[1]

L'application des «études genres» aux espaces publics a permis de révéler que ceux-ci ne sont pas neutres, ils reflètent les inégalités que nous trouvons dans la société et contribuent à les générer, notamment les inégalités entre femmes et hommes. Les espaces publics ont longtemps été conçus uniquement sur la base du triptyque fonctionnel «*métro-boulot-dodo*» soutenu par le modèle dominant masculin. Les besoins spécifiques liés aux tâches de *care*[2] sont peu valorisées car sans valeur économique reconnue. Ces tâches sont encore majoritairement effectuées par les femmes, dès lors leurs besoins font partie d'une prise de conscience générale que depuis peu. A partir du constat des inégalités de genre dans la conception et l'utilisation des espaces publics, *Lares* s'emploie à accroître la sensibilité à l'égard de la diversité des profils, des besoins et des pratiques des usager·ère·s. La notion de «genre» est ainsi à comprendre dans une acception plus large, comme «porte d'entrée» vers une prise en compte égalitariste de la diversité (non seulement vis-à-vis du genre, mais aussi des personnes à mobilité réduite, des enfants, des personnes de culture ou d'origine étrangère, des séniors, etc.).

Pour éviter toute confusion et tout risque de polarisation, les autrices de cette expertise ont fait le choix de parler d'inclusivité plutôt que de «genre».

## 2.2 L'approche adoptée

Planifier et construire de manière inclusive implique d'avoir la valeur d'usage dans le viseur. L'approche proposée par *Lares* se veut *«intégrative»*, basée sur le croisement de points de vue et d'expertises complémentaires. L'idée est notamment de confronter et de mettre en perspective d'un côté les considérations et contraintes techniques et, de l'autre, les besoins des futurs de chacun·e.

Idéalement, tout processus de planification devrait intégrer une dimension participative, afin de laisser une place importante aux expertises d'usage et permettre une bonne prise en compte de la diversité des profils et besoins des usager·ère·s. A noter que l'implication de l'ensemble des citoyens peut se faire à différents stades des processus de projet : diagnostic et

[1] Source: https://villesinclusives.org/

[2] Accompagner les enfants à l'école ou à leurs activités parascolaires, prendre soin des seniors, approvisionner une famille en nourriture, etc.

identification des enjeux, conception du cahier des charges, jury de concours, évaluation a posteriori.

Le travail d'expertise présenté ci-après a été construit en croisant le regard de trois professionnelles issues de domaines de compétences différents et complémentaires (ingénierie, architecture, urbanisme et géographie). Malgré cette complémentarité, les autrices possèdent un profil très similaire, créant un risque de biais dans la lecture et l'interprétation des usages des espaces étudiés.

Une grille de lecture (voir annexe 6.2), l'observation et un effort de décentration constant ont été utilisés pour objectiver et diversifier les points de vue. Le *Lares* on Tour du 27 septembre 2022 a également permis de confronter et compléter les résultats de l'analyse, grâce à l'apport des porteurs et concepteurs du projet ainsi que des expériences des utilisateur·trice·s des espaces publics du plateau de Champel.

Si les visites de terrain ont été faites de jour et de nuit, elles ont toutes eu lieu au printemps-été 2022, elles ne tiennent par conséquent pas compte des variations saisonnières. Une période d'observation plus étendue aurait permis d'enrichir et de consolider l'analyse.

Pour ces différentes raisons, les observations et propositions compilées dans ce rapport ne peuvent prétendre à l'exhaustivité.

### 2.3 Grille de lecture Lares : les critères d'inclusivité

Une grille de lecture, développée par l'association *Lares*, a été utilisée pour guider et structurer l'analyse des espaces publics autour de la halte Champel-Hôpital. Elle se compose de plusieurs critères permettant d'évaluer le degré d'inclusivité de tout projet d'aménagement ou de construction, qu'il se situe au stade d'intentions, de plans ou de réalisations concrètes. Ces critères aident à appréhender, de manière globale et non sectorielle, la diversité des besoins des groupes d'usage·ère·s. La grille LARES comprend de nombreux critères (voir annexe 6.2), dans notre cas de figure nous nous sommes concentrés sur les plus pertinents, à savoir :

- Orientation
- Sécurité
- Contrôle social
- Animation
- Bien-être
- Ergonomie / accessibilité
- Entretien et propreté.

Penser des espaces inclusifs peut également être vu comme créer des ambiances bienveillantes réduisant le sentiment d'insécurité des utilisateur·rice·s. Dès que le sentiment d'insécurité diminue, la fréquentation augmente et se diversifie, ce qui engage un cercle ver-

tueux de l'usage des espaces publics. Le sentiment de sécurité permet de se comporter et de se déplacer librement, sans gêne ni retenue, sans devoir adopter des stratégies d'évitement. Il découle du croisement réussi des différents critères mentionnés, par exemple l'orientation, l'animation, le contrôle social, l'éclairage, la propreté et la fréquentation (type et densité) des espaces.

La grille détaillant chacun de ces critères ne se veut ni normative, ni rigide dans son application. Selon les spécificités du projet examiné, l'importance relative de chaque critère est susceptible de varier. Aussi, étant donné le caractère particulier des espaces publics et de la halte de Champel-Hôpital, il a paru important aux autrices d'ajouter deux critères :

- Identification et appropriation;
- Intermodalité.

En outre, la grille en annexe propose également :

- de questionner, en plus des espaces publics ouverts, les bâtiments qui y prennent place et la qualité des transitions entre les uns et les autres;
- de poser un regard critique sur le processus de projet ayant conduit à la réalisation des espaces publics ou construits en question.

## 3. Description succincte du projet et de ses intentions

### 3.1 Le Plateau

Le Plateau de Champel est aujourd'hui occupé par un espace public de quartier et la halte Champel-hôpital. Un concours a été lancé en août 2012 par la Ville de Genève, maître d'ouvrage, en collaboration avec l'Etat de Genève. Le lauréat du concours (Bureau A architectes et Thomas Jundt ingénieurs civils SA) a été désigné en février 2013. Le chantier de l'espace public s'est terminé en 2020. Le plateau de Champel est un espace de verdure au cœur du quartier depuis plus de 100 ans. L'implantation de la halte Champel-Hôpital a impliqué la disparition du parc existant et l'objectif premier du concours fut la redéfinition de ce lieu emblématique à l'échelle du quartier.

En 2022, le plateau de Champel est une place urbaine qui s'organise autour du pôle de la halte et accueille les rues adjacentes. Sa vocation initiale de parc urbain classique a été transformée de manière à intégrer la fonction d'interface de transport, l'espace actuel présentant dès lors un double caractère de parc et d'espace urbain articulant la vie de quartier, les rues et les accès au Léman Express.

Les architectes-concepteurs du projet présentent le nouveau Plateau de Champel comme suit :

*« L'intervention propose un nouvel espace public boisé à Genève recréant l'ambiance du parc de quartier préservé depuis plus d'un siècle à cet endroit. L'insertion d'une petite forêt de*

*chênes offre de précieux lieux de détente et de découverte pour la population, une fonction récréative importante dans un canton aussi urbanisé que Genève. Les chênes, arbres genevois par excellence, englobent l'arrêt CEVA respectant ainsi le concept paysager accompagnant le projet d'origine. La séquence de sortie du sous-sol aboutit ainsi sur une expérience de nature en ville ».* [3]

### 3.2 L'émergence et la halte de Champel-Hôpital

L'émergence de la halte de Champel-Hôpital se situe au cœur du Plateau. Elle s'organise autour de deux accès principaux orientés nord et sud, et de deux accès latéraux (côté rue Michel-Servet et Av. Dumas). Desservie par la ligne du réseau express reliant Genève à Annemasse (F), les quais sont situés à une profondeur de 25 mètres sous le niveau du plateau (niveau -3). Au niveau -1, une mezzanine permet de distribuer les flux provenant des différentes directions. Au niveau -2, un tunnel d'environ 220 mètres de long connecte la halte de manière directe aux Hôpitaux Universitaires de Genève et, plus loin, aux quartiers attenants.

L'équipement de la halte est le résultat d'un autre concours mené pour l'ensemble des 5 gares du CEVA. Le projet lauréat du concours (Ateliers Jean Nouvel associés aux bureaux Eric Maria et Sherler) propose un traitement homogène des cinq gares desservies par la ligne, basé sur un assemblage de panneaux de verre et de structures métalliques devant notamment faciliter la diffusion de la lumière naturelle.

## 4. Résultats de l'expertise

Les résultats de l'expertise sont structurés en fonction des critères d'inclusivité présentés au chapitre deux.

Dans l'intention générale de sensibilisation aux critères d'inclusivité, l'expertise s'est attelée à mettre en évidence aussi bien les points positifs que les points critiques des espaces examinés.

Un tableau est consacré à chaque critère et présente toujours la même structure :

- une introduction du critère en lien avec Champel-Hôpital;
- un tableau présentant de façon détaillée les points forts et critiques relevés ainsi que les propositions d'amélioration, toujours structuré selon l'espace analysé :
    - Plateau de Champel (espaces extérieurs);
    - Interface (plateau – émergence ou Ttunnel-émergence);
    - Halte (espaces intérieurs);
- Illustrations des principaux propos.

[3] Sources : https://ge.sia.ch/sites/ge.sia.ch/files/210514_SIA_brochure_7000-oaks.pdf

### 4.1 Orientation

Se repérer facilement et savoir où l'on va favorise grandement le sentiment de sécurité. Une orientation intuitive ou, si celle-ci n'est pas possible, une bonne signalétique induit une fréquentation plurielle des lieux, indépendamment de l'âge, de l'origine culturelle ou du niveau de formation de chacun·e. La question de l'orientation est, dans le cas de Champel, très impactante pour plusieurs raisons : l'uniformité du parc qui, de par sa conception même, favorise la déambulation et la désorientation, la profondeur des quais (-25 mètres) qui induit une perte de repères, les nombreux obstacles visuels. Il est recommandé de compléter la signalétique existante avec un concept aussi simple que possible et aussi complet que nécessaire afin de faciliter l'orientation des personnes nouvellement arrivées dans le quartier ou des usagers et usagères occasionnelles du lieu.

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Propositions d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | L'orientation est compliquée par :<br>- L'homogénéité de l'aménagement et l'absence de hiérarchisation des cheminements;<br>- Le manque de repères visuels spécifiques;<br>- La signalétique peu présente et non disposée aux endroits-clés. | Repositionner les panneaux d'information / plans de ville à proximité des sorties principales de l'émergence ou sur les cheminements piétons.<br>Indiquer, par un élément d'aménagement sobre, les principaux chemins d'accès piétonnier à la halte. |
| | Le parc Bertrand, situé à proximité directe et en tant qu'espace public majeur proposant des fonctions complémentaires (jeu, séjour), est « *invisible* » pour les personnes non familières du lieu. | Ajouter une signalétique piétonne au carrefour avenue Peschier – avenue Alfred-Bertrand pour indiquer où se trouve(nt) l(es) entrée(s) du parc et les offres à y trouver. |
| | Les noms des rues sont partiellement cachés par la végétation. | Entretenir régulièrement les espaces verts. |
| Interface Plateau – émergence | L'émergence, bien qu'équipée des panneaux CFF, est difficilement identifiable depuis l'extérieur, notamment de jour, en raison de la végétation qui fait barrière visuelle. La situation pourrait se péjorer avec la croissance des arbres. De nuit toutefois, l'éclairage facilite l'identification des entrées. | Compléter la signalétique CFF sur le bâtiment de la halte par de la signalétique piétonne et/ou des marquages au sol.<br>Tailler la végétation de manière à libérer la signalétique CFF. |

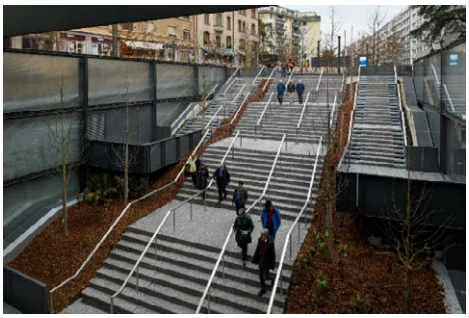
| | | |
|---|---|---|
| | La halte est bien intégrée au réseau de cheminements piétons dans le sens ouest-est. Côté est cependant, la topographie a conduit à réaliser des escaliers raides qui « *font mur* ». En outre, arrivé·e·s en haut de ces escaliers, un groupe d'arbres péjore la perméabilité visuelle qui facilite l'orientation.<br><br>Le sens nord-sud, qui correspond aux principaux accès vers la halte en sous-sol, est par contre orienté à 90° par rapport aux liaisons urbaines : quand on sort de la halte, l'espace n'est pas ouvert et les cheminements sont peu intuitifs.<br><br>Par ailleurs, en raison de l'aménagement très homogène du parc, des escaliers monumentaux et de la desserte *« en carrousel »* des espaces intérieurs, il est difficile d'identifier si l'on se trouve du côté Miremont ou du côté du parc Bertrand. | Ajouter de la signalétique piétonne à chaque sortie de la halte.<br><br>Ajouter 1-2 marqueurs extérieurs sobres (œuvre d'art ? signalétique spécifique) facilitant la distinction entre le nord (côté parc Bertrand) et le sud (côté Miremont). |
| Sortie du tunnel piétons côté Hôpital | Un plan de situation aide à l'orientation. La halte du Léman Express est indiquée en grands caractères, visibles de loin. Cependant, la signalétique est différente d'un côté (signalétique CFF côté plateau de Champel) et de l'autre (signalétique « *Léman Express* » côté Hôpital). | Homogénéiser les signalétiques de la halte quel que soit le côté. |
| | L'aménagement ressemble plus à l'entrée d'un parking souterrain et ne donne pas envie. | Qualifier l'entrée du tunnel d'une image avenante et relative à la halte (chênaie, quais fréquentés, …). |
| Halte (espaces intérieurs) | Depuis le train, le caractère particulier de la halte Champel-Hôpital, et surtout de ses espaces publics en surface, ne peut être appréhendé, car elle est la copie conforme de la halte précédente « *Bachet* ». | Aucune (parti pris initial du projet, pensé de manière homogène pour les 5 haltes de la ligne) |

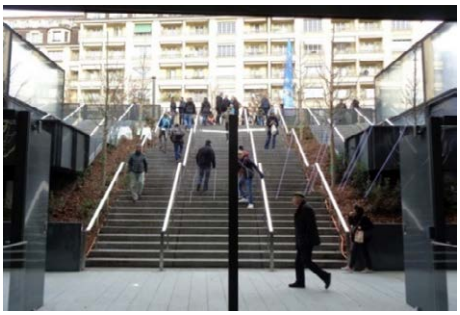
| | | |
|---|---|---|
| | Les escaliers et escaliers roulants sont « empilés » les uns sur les autres, ce qui crée une discontinuité des cheminements, génère des distances supplémentaires et désoriente (au bout d'un escalier roulant, on ne sait pas dans quelle direction continuer).<br><br>Par ailleurs, le sens – montant ou descendant – des escalators n'est pas précisé et varie. | Renforcer la signalétique aux extrémités de chaque escalier / escalateur, par exemple avec du marquage au sol |
| | Chaque quai est relié aux niveaux supérieurs par deux ascenseurs :<br><br>L'un des deux ne dessert que les niveaux -3 (quais) et -2 (tunnel HUG) et ce n'est pas indiqué.<br><br>Dans l'autre, il n'est pas précisé à quoi correspond chaque niveau (sortie, quais, accès HUG). | Compléter la signalétique. |
| | Les écrans dynamiques indiquant les départs des trains et les quais sont (proportionnellement) petits et sont positionnés de manière décentrée, à l'écart des flux (murs à côté des escaliers menant soit au quai 1, soit au quai 2). | Repositionner les tableaux plus proches des espaces centraux. |
| | La seule destination urbaine indiquée sur les quais est celle de l'hôpital.<br><br>En outre, il n'y a aucune indication de la « sortie » en tant que telle dans toute la halte (problématique en cas de panique). | Ajouter des panneaux « sortie » à tous les étages, éventuellement associés aux directions urbaines « plateau de Champel / parc Bertrand » et « *Miremont* ». |
| | Les parois en verre au niveau -2 de la halle obstruent les dégagements visuels entre l'espace central et les zones latérales où se trouvent les escaliers et escalators. | Aucune (parti pris initial du projet). |

## Orientation - illustrations

Entrées Ouest, Est et Sud de la halte, plus ou moins repérables en fonction de la végétation. Signalétique différente sur le Plateau et à la sortie du tunnel

Sorties côtés Sud et Nord difficiles à distinguer en raison de l'homogénéité de l'aménagement





Superposition et croisement des escaliers et escalators, induisant un fort sentiment de désorientation

### 4.2 Sécurité

La thématique de la sécurité renvoie aux conditions garantissant l'intégrité physique des usager·ère·s d'un espace, en évitant de les exposer à différents risques (chute, collision, blessure, etc.). Il s'agit d'un prérequis indispensable à l'usage des espaces publics.

Nous relevons dans le tableau ci-après les lieux à la praticabilité insécure. Il s'agit principalement de questions d'éclairage, de largeur et perméabilité visuelle des cheminements piétons, d'échappatoires et des conflits potentiels entre divers.es usager·ères des espaces (notamment piétons-cycles et piétons-voitures).

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | A l'intérieur de la chênaie, les cheminements sont sinueux, invitant à la déambulation (voir le tableau « *bien-être* »). Ce caractère sinueux génère cependant également de l'insécurité, en particulier de nuit, car les issues du parc ne sont pas visibles. Les guirlandes lumineuses balisent le parc mais sont parfois absentes. Le contraste d'éclairage (luminosité et ambiance) entre la chênaie et les espaces-rues adjacents est trop prononcé. | Améliorer les transitions entre le parc et les rues adjacentes au niveau de l'éclairage (créer davantage de continuité). |
| | Les cheminements le long de la halte dans le sens Nord-Sud sont très étroits et serrés entre la halte et des bandes végétalisées, les isolants du reste. Le côté le plus problématique est à l'Est car la topographie isole d'avantage le cheminement. De nuit, ces espaces sont par ailleurs entièrement dans l'obscurité, ce qui est hautement problématique et donne l'impression d'un coupe-gorge. Enfin, leurs débouchés sont occupés par des obstacles visuels (îlot de végétation côté Sud ou ascenseur côté Nord) ce qui renforce le sentiment d'isolement et d'insécurité : il n'est pas possible de voir où mènent les cheminements ni d'établir un contact visuel avec d'autres personnes dans le parc. | Revaloriser ces cheminements en les élargissant, en diminuant la hauteur du saut de loup côté halte, voir en retravaillant la bordurette de béton claire côté halte (qui renforce la délimitation). Une ondulation pourrait être donnée à ces chemins afin qu'ils s'intègrent mieux à ceux du parc.<br><br>Améliorer l'éclairage.<br><br>Tailler la végétation côté Sud afin de rétablir une perméabilité visuelle avec le reste du parc. |

| | | |
|---|---|---|
| | Les vélos traversent le parc dans le sens est-ouest à vitesse relativement élevée (notamment les vélos électriques qui permettent de franchir le dénivelé de la rue Michel-Servet sans peine). Le chemin le plus direct entre la rue Michel-Servet et le parc Bertrand, utilisé par les cycles, présente plusieurs lieux de conflits avec les piétons autour de l'entrée nord de la halte : sur le passage piéton de l'avenue de Champel, autour du bâtiment de la halte et enfin au droit des escaliers d'accès à la halte. | Retravailler l'aménagement autour de l'espace Nord-Ouest de la halte afin d'améliorer la visibilité, proposer plus de place, voire proposer une alternative aux cycles évitant le débouché des escaliers.<br><br>Faute d'alternative pour les cycles, mettre en place des mesures de sensibilisation invitant à la cohabitation et au respect, voire travailler avec des revêtements différenciés pour souligner la fonction multimodale de l'itinéraire en question. |
| | Le mouvement de *tourner-à-gauche* des véhicules depuis l'avenue de Champel dans la rue Michel-Servet est dangereux, car l'entrée dans la zone de rencontre n'est pas identifiable (la signalisation verticale est mal positionnée) et croise un cheminement équipé d'un guidage podotactile pour les personnes malvoyantes. | Déplacer la signalisation verticale<br><br>Marquer / mettre en évidence la traversée piétonne<br><br>Créer un décrochement vertical permettant de mieux marquer le trottoir traversant et la priorité aux piétons et de ralentir les voitures. |
| | Le régime de la zone de rencontre sur le plateau de Champel semble bien respecté, surtout quand les terrasses sont animées. La faible largeur à disposition des véhicules pour traverser y contribue probablement, mais induit en même temps une gêne pour les personnes profitant des terrasses (les véhicules passent très près). | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| | La grille derrière les toilettes côté Miremont est un piège à canne blanche pour personnes malvoyantes ou à hauts talons notamment. | Remplacer par une grille aux ouvertures plus petites ou couvrir une bande afin d'en faire un cheminement confortable. |
| Tunnel halte – hôpital | Des cycles et trottinettes (électriques) circulent dans le tunnel (malgré l'interdiction) et ce à une vitesse qui semble élevée pour le piéton qui chemine sur le tapis roulant. | Mettre en place des mesures invitant à la cohabitation et au respect des piétons.<br><br>Sensibiliser aux problèmes et conflits potentiels tout en procédant à des contrôles.<br><br>Si les conflits devaient être importants, envisager des mesures d'ordre constructif |

| | | |
|---|---|---|
| | | empêchant physiquement le passage d'un vélo ou d'une trottinette mais tenant compte des enjeux d'esthétique et de perméabilité pour les personnes avec des poussettes ou des valises. |
| | Une borne d'appel au secours et une sortie de secours (chemin de fuite) sont disponibles au milieu du tunnel. Une borne d'appel au secours est également disponible dans les WC publics vers l'arrêt de bus. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| Halte (espaces intérieurs) | Les escaliers roulants ont la largeur d'une personne : on peut se retrouver pris·e en étau sans possibilité de s'échapper (sentiment d'oppression). La largeur est par ailleurs insuffisante pour qui porte des bagages, des sacs de courses ou tient la main de ses enfants ou d'un·e proche. | Aucune optimisation possible si ce n'est changer pour un modèle plus large. |
| | Une partie des dalles est en verre et peut être glissante. Il existe un risque de chute. | Travailler la surface pour limiter les risques de chute (p.ex. sabler le verre ?). |
| | La présence d'une lumière très travaillée à l'intérieur rend l'espace sécure de nuit, sentiment probablement renforcé par la présence de la vidéosurveillance. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |

## Sécurité - illustrations

Côtés Ouest et Est, cheminements le long de la halte étroits et mal éclairés, peu attrayants

Cheminements sinueux à l'intérieur du parc, masquant les débouchés et sans perméabilité visuelle la nuit

Divers endroits de conflits potentiels piétons-cycles, notamment le long des accès Nord

Signalisation de l'entrée dans la zone de rencontre rue Michel-Servet pratiquement illisible pour les automobilistes ET conflit avec le guidage podotactile des personnes malvoyantes

### 4.3 Animation et contrôle social

L'animation d'un lieu est un indicateur précieux pour sa qualité d'usage et est également garante d'un certain contrôle social. Il s'agit de proposer des usages variés, adaptés aux divers groupes de population avec des heures d'ouverture / activité étendus. La disposition des activités dans l'espace doit permettre d'animer également les endroits moins centraux afin de garantir la sécurité en tout lieu.

A Champel-Hôpital, les espaces sont plutôt dégagés ou offrent une perméabilité visuelle et sonore généralement suffisante, à quelques exceptions près (voir « *sécurité* »). Les différents services et commerces proposés dans les alentours offrent un bon niveau d'animation aux différentes heures du jour et une bonne partie de la nuit. La place arborisée est cependant moins animée et peut devenir problématique en termes de contrôle social (éclairage intimiste, manque de perméabilité visuelle), notamment autour des WC publics côté Miremont. Un point d'attention devra être porté sur la densité de la végétation au fur et à mesure de sa croissance.

| Lieu concerné | Point fort / Point faible | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | En dehors des périodes d'heures de pointe forcément animées, la présence de commerces, bars/restaurants et terrasses sur le plateau de Champel donne à cet espace un caractère vivant tout au long de la journée et en partie en soirée.<br><br>Le côté avenue de Champel n'est pour sa part animé que par les personnes se déplaçant, notamment en lien avec les arrêts de bus et la halte.<br><br>Enfin, les parcs au Nord et au Sud de la halte sont clairement les parties les moins animées du périmètre d'étude. Il s'agit également des endroits où le contrôle social est plus difficile en raison de l'éclairage insuffisant. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| | Les régimes de circulation « *zone de rencontre* » et « zones piétonnes » sont favorables à la mise en place et au renforcement d'activités permettant d'animer les lieux. Ils constituent aussi une manière sûre et attractive de connecter entre eux les différents services proposés sur le plateau. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |

| | | |
|---|---|---|
| | Considéré de façade à façade, l'espace public propose 3 types d'éclairages différenciant les espaces dans lesquels il est installé (guirlandes dans le parc, mâts le long des axes routiers, luminaires suspendus entre les façades ou accrochés aux façades). L'éclairage renforce ainsi la structuration de l'espace public. Cependant, le contraste d'éclairage, notamment entre l'intérieur intimiste du parc et l'éclairage plus intense des rues peut être perturbant. | Traiter les transitions entre les différents types d'éclairage de sorte à éviter des contrastes trop marqués. |
| Halte (espaces intérieurs) | Les espaces intérieurs de la halte sont vastes et bien éclairés, et la halte elle-même est active pendant un horaire élargi (5h – 24h). La présence de (nombreuses) femmes sur les quais un soir de visite du site peut laisser penser que le contrôle social fonctionne.<br><br>Cependant, la taille des espaces et une fréquentation moins importante hors heures de pointe ne permet pas forcément les actions d'entraide immédiate. | |

## Animation et contrôle social - illustrations

Présence humaine garantie aux différentes heures du jour et de la nuit (terrasses, commerces, points d'eau et WC publics).

Qualité spatiale grandement améliorée grâce à la piétonisation partielle et la modération du trafic sur le plateau de Champel.

Des côtés de la halte plus animés que d'autres, avec un rassemblement de jeunes hommes juste devant les WC publics.

### 4.4 Bien-être

Est-ce agréable d'attendre ici, est-ce que je me sens comme chez-moi ? Le bien-être est une notion difficilement quantifiable et fortement liée à nos sensations parfois inconscientes. Il préside à notre envie de fréquenter un lieu, de s'y arrêter, peu importe l'heure, les conditions atmosphériques ou la saison, et est très étroitement lié aux autres critères d'inclusivité (notamment sécurité, animation, ergonomie, appropriation).

D'une manière générale la place de la halte Champel avec sa déclinaison de l'idée du sous-bois et ses références romantiques veulent mettre l'usager et l'usagère dans un environnement anachronique à la ville mais connu. La présence de végétation, l'usage du bois, du fer forgé, des pierres naturelles (sortie tunnel) et des guirlandes lumineuses nous transportent dans un uni-

vers agréable. A l'inverse, à l'intérieur de la halte, la démesure de certains espaces, l'usage de matériaux froids comme le verre et le métal, l'éclairage puissant et très blanc et une atmosphère sonore « vide de toute vie » accentuent le sentiment de malaise. La dichotomie de ces espaces pensés séparément est fortement perceptible.

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | La présence de végétation, le caractère organique des aménagements et la présence de guirlandes lumineuses dans cet espace très urbain créent un espace esthétique, très vert, mixant ombre et soleil, intimiste, visuellement reposant, à l'ambiance sonore agréable (chants d'oiseaux, discussions possibles sans gêne, peu de bruit de trafic), du moins au printemps*.<br><br>Toutefois, l'aménagement proposé sollicite peu les 5 sens : le sous-bois est inaccessible, tenu à distance des usager·ère·s par des barrières en bois. L' « *expérience de la forêt* » proposée par le projet s'arrête en fait à une image et n'exploite pas les dimensions ludiques, sensorielles et/ou pédagogiques. Par ailleurs, les bordures de ces îlots sont basses et trop anguleuses pour servir d'assise et être confortables. Il n'est ainsi pas ou peu possible d'avoir un lien sensoriel à la nature qui se contemple de l'extérieur.<br>**Comment est le feuillage en hiver ? L'aménagement véhicule-t-il toujours le même sentiment d' « espace vivant », ou devient-il « paysage de désolation » ?* | Aucune, il s'agit d'un point positif<br><br>Intégrer ponctuellement des assises de hauteur différentes offrant plus de proximité avec la végétation et pouvant servir de relais aux personnes à mobilité réduite (pour lesquelles s'asseoir peut demander beaucoup d'énergie mais qui ont besoin de pouvoir s'arrêter et se reposer régulièrement). Selon leur aménagement, ces assises pourraient également faire office de signalétique des cheminements principaux (ou secondaires) et aider à la différenciation du côté Nord – Sud de la halte. |
| Interface Plateau - émergence | Les arbres sont visibles depuis le niveau -1, voire -2. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| | Sortie du tunnel piétons côté Hôpital : La sortie du tunnel est couverte, permettant d'être à l'extérieur tout en étant protégé·e de la pluie. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |

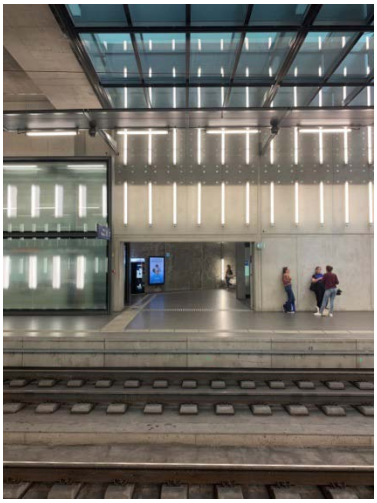
| | | |
|---|---|---|
| Halte (espaces intérieurs) | Les dimensions de la halle au niveau -2 de la halte sont démesurées. La présence du kiosque, des WC publics et de l'œuvre d'art animée ne suffit pas à remplir cet espace énorme, dans lequel l'usager·ère se sent perdu·e et n'a pas envie de s'arrêter.<br><br>Les matériaux choisis (verre, béton) sont froids et (pour les dalles en verre du moins) glissants. Ils compliquent l'orientation des personnes malvoyantes et ne permettent pas l'intégration de marquages podotactiles (voir aussi chapitre « Ergonomie »). | Rajouter de la fonction, de l'usage et de la vie à cet espace : mobilier pour s'asseoir, vente de café ambulante, piano en libre-service, végétation artificielle / eau, expositions temporaires, … Idéalement, le kiosque serait à placer librement dans la halte (et pas contre la paroi).<br><br>Retravailler la matérialité pour proposer des revêtements différenciés, facilitant l'orientation et utilisables en toute sécurité quelle que soit la saison. |
| | Au niveau des quais existent deux zones d'attente équipées de bancs sous les volées d'escaliers. Elles sont d'une part difficiles à trouver, car à l'écart des zones de mouvement et séparées des quais par des parois opaques (pas de perméabilité visuelle). Ainsi, elles ne sont pas non plus fonctionnelles, car on ne voit pas si le train est en train d'arriver ou non. | Signaler l'emplacement de ces bancs et intégrer aux zones d'attente une information voyageurs. |
| | Leur qualité de séjour est d'autre part très limitée : situées sous une chape de béton, il n'y a rien à voir, entendre ou ressentir. Les matériaux utilisés et l'éclairage renforcent le sentiment d'espace déshumanisé, dans lequel la clientèle n'a pas envie d'attendre le prochain train. La seule aménité est constituée des distributeurs *Selecta / Lavazza* situés au droit de l'accès au quai. | Amener de la vie (divertissement visuel ou sonore, par exemple en animant les surfaces en béton). |
| | L'espace des quais est agréable : aéré et clair, en particulier grâce au haut plafond en verre ainsi qu'à l'éclairage continu et intégral. La présence de nombreuses femmes à une heure tardive confirme que cet espace ne dégage pas d'ambiance anxiogène. | Aucune, il s'agit d'un point plutôt positif. |

| | | |
|---|---|---|
| Tunnel halte – hôpital | Le tunnel piétonnier entre le niveau -2 et l'hôpital est de proportions agréables, bien éclairé et aéré. Liaison directe par excellence, il est très utilisé, ce qui renforce le contrôle social. Des panneaux publicitaires jalonnent le trajet, amenant de l'image et du mouvement ; cependant, tous les panneaux affichent la même chose en même temps, rendant l'animation monotone voire ennuyeuse, accentuant l'impression de longueur. | Les panneaux animés pourraient être utilisés de façon ludique, artistique, variée, changeante au gré des jours, de l'heure, de la saison, afin d'offrir une expérience à vivre qui varie quotidiennement.<br><br>Diffuser également de la musique. |

## Bien être - illustrations

Un parc esthétique, mais « *peu sensoriel* » (îlots de verdure domestiqués derrière des barrières et dans des bordures trop basses et anguleuses pour servir d'assise)

À l'autre extrême, la halle du niveau -2 : démesurée, aux matériaux froids et inanimée



Des quais clairs et aérés mais avec des parois donnant une impression de *« vitrines vides »*.

Des espaces d'attente (avec bancs) difficilement trouvables, séparés des quais et dans une ambiance de cathédrale de béton.

### 4.5 Ergonomie

Le fait que les aménagements, les matériaux et les accès soient conformes aux principes de l'accessibilité universelle garantit les prérequis d'une utilisation inclusive, à savoir que tout le monde puisse accéder à l'espace public indifféremment de sa constitution (ponctuelle – p.ex. à cause de béquilles, de sacs de courses ou d'une poussette – ou permanente en raison d'un handicap ou de l'âge p.ex.) et de ses compétences. Par ailleurs, les aménagements peuvent permettre d'utiliser les lieux avec un minimum d'effort, de fatigue et de désagrément.

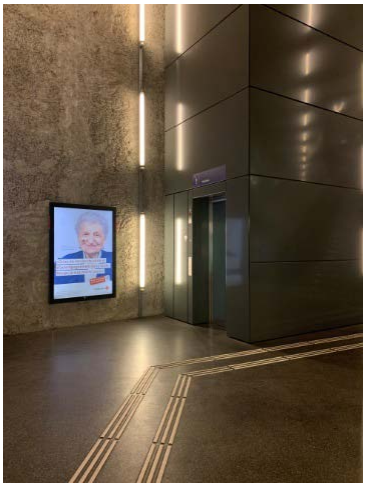
De façon générale, la halte de Champel-Hôpital et ses abords sont accessibles et utilisables de façon (presque) universelle et inclusive, malgré la topographie difficile du site. C'est au niveau du guidage des personnes malvoyantes et du réseau des marquages podotactiles que des améliorations sont nécessaires.

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | L'usage de l'enrobé sur l'ensemble du périmètre permet un parc sans aucun seuil, sans joint, ce qui assure un confort d'usage pour les personnes à mobilité réduite, minimise les nuisances sonores dues au frottement (valises à roulettes). | Aucune, il s'agit d'un point positif en termes d'ergonomie. |
| | Le profil biseauté, la profondeur et la hauteur des bordures délimitant les îlots rendent leur usage inconfortable comme assise.<br><br>Par contre, le contraste de la couleur des bordures avec celle du sol est bon et facilite la déambulation des personnes malvoyantes. | Développer un concept pour proposer – aussi - des assises sur les bordurettes, offrir une variété de type de bancs de une à plusieurs personnes et diversifier l'orientation des assises (ensoleillement et chaleur / ombre et fraîcheur).<br><br>Eventuellement revoir la hauteur des bordures de 2-3 îlots<br><br>Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| | Le parc propose des bancs bien répartis dans l'espace et équipés d'accoudoirs, dont le matériau (bois traité et teinté) est favorable à un usage en toute saison.<br><br>Dans ce site en pente et le long des différentes rues adjacentes (haut de la rue Michel-Servet, plateau de Champel), il n'y a cependant pas de possibilité de juste | Aucune, il s'agit d'un point positif.<br><br>Recenser et proposer des appuis ponctuels (« *repose-fesses* ») tous les 50-100m le long des cheminements principaux.<br><br>Proposer plusieurs modules de bancs, des plus courts, éventuellement des bancs en -L- ou en arc de cercle, ou quelques assises posi- |

| | | |
|---|---|---|
| | s'appuyer et se reposer sans s'asseoir.<br><br>Les bancs sont par ailleurs longilignes et n'offrent pas la possibilité de s'asseoir en face l'un·e de l'autre pour deviser tranquillement. | tionnées en face-à-face, là où les flux sont les plus faibles. Installer ici ou là une table offrirait la possibilité de jouer ou d'écrire / dessiner confortablement. |
| | Les escaliers situés du côté Est de la halte sont trop raides, avec des marches courbes parfois contraires à la trajectoire naturelle des cheminements et des profondeurs variables voire insuffisantes dans une même volée. Seule la dernière marche présente un marquage blanc permettant de marquer suffisamment le contraste des marches. La présence d'une main-courante au milieu ne suffit pas à les rendre entièrement praticables par des personnes à mobilité réduite. L'existence de cheminements alternatifs, moins directs mais plus accessibles, compense ce point faible. | Améliorer les contrastes des marches, et notamment marquer également la première marche (en haut des escaliers), conformément à la norme SN 640 075.<br><br>Envisager la suppression des places de parc sur le plateau de Champel, afin de déplacer l'axe de la route vers l'Est / les bâtiments et ainsi gagner de l'espace pour prolonger la longueur des escaliers (et atténuer également l'effet « mur » mentionné dans la thématique « orientation »). Il s'agit cependant d'une intervention lourde. |
| Tunnel (liaison halte-Hôpital) | Dans le tunnel reliant la halte au site des HUG, le tapis roulant facilite le déplacement des personnes à mobilité réduite. L'espace central offre la possibilité de se déplacer de manière 100% active aux personnes qui le souhaitent. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| Halte (espaces intérieurs) | Les possibilités variées d'accéder aux différents niveaux de la halte – escaliers, escaliers roulants, ascenseurs - couvrent bien l'entier des besoins (mobilité active ou « assistée »). | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| | Le contraste des escaliers n'est toutefois pas suffisamment marqué et peut poser problème aux personnes malvoyantes. Ceci concerne en première ligne les escaliers d'accès à la halte (du niveau « ville » au -1) mais aussi les escaliers permettant de descendre jusqu'au niveau -3 (quais). | A minima marquage blanc de la bordure de la première et dernière marche de chaque volée d'escalier. Pour les escaliers d'accès, envisager une mesure de ce type pour chaque marche (mais différente de la première et dernière marches). |

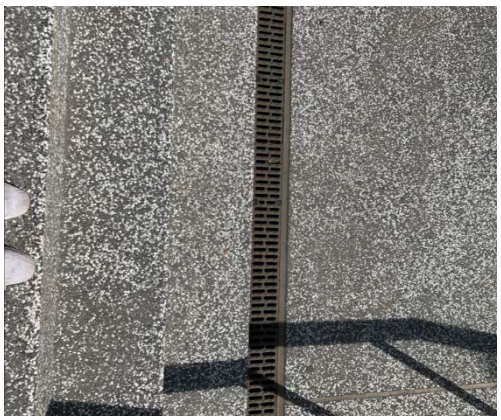
| | | |
|---|---|---|
| | Les lignes de guidage podotactile pour les personnes malvoyantes, bien pensées dans l'espace extérieur, sont discontinues à l'intérieur de la halte et inexistantes dans le tunnel menant aux HUG. En particulier elles :<br>• s'arrêtent à l'entrée du bâtiment (notamment côtés tunnel HUG et Est);<br>• laissent la personne malvoyante démunie face au sens des escalators (montant / descendant);<br>• mènent, au niveau -3, aux escaliers en passant à côté de l'ascenseur sans le marquer. | Faire un diagnostic exhaustif de la situation, en collaboration avec les associations d'usagers, et procéder aux compléments et corrections qui s'imposent. |

## Ergonomie - illustrations

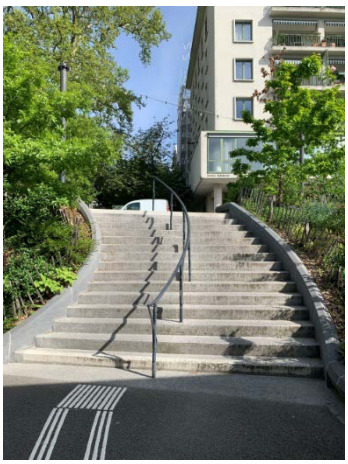


Marquages podotactiles très présents mais discontinus, s'arrêtant au bout du tunnel de l'Hôpital ou passant à côté de l'ascenseur

Bancs en nombre suffisant, bien répartis dans l'espace, équipés d'accoudoirs et matérialisés «*4 saisons*», mais qui ne permettent que d'être assis qu'«*en rang d'oignons*»



Contraste insuffisant des escaliers d'accès à la halte.



Côté Avenue Dumas, escaliers très raides et marches trop peu profondes

### 4.6 Identification et appropriation

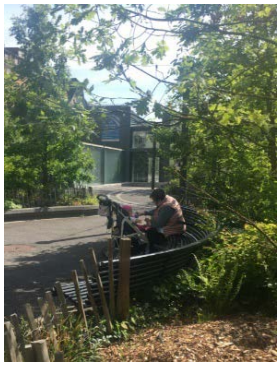
L'identification et l'appropriation renvoient au lien qui se crée (ou ne se crée pas) entre l'usager·ère et l'espace. Chaque être humain a fondamentalement besoin de s'ancrer dans un lieu de vie à sa mesure ; en ville, cette échelle est souvent celle du quartier. Des lieux identitaires, symbolisant ou racontant l'histoire du lieu, sont alors des points d'ancrage essentiels. A ce titre, la chênaie de Champel remplit parfaitement son rôle, lieu unique, rappelant le parc et les arbres majestueux ayant existé avant la réalisation de l'infrastructure ferroviaire. Un sondage réalisé par la Tribune de Genève au cours de l'été 2022 confirme d'ailleurs le plébiscite de l'aménagement par les habitant·e·s du quartier. En termes d'appropriation, l'existence d'aménagements multifonctionnels ou dont la fonctionnalité est indéterminée permet de multiplier le nombre d'utilisateur·trice·s et d'en diversifier le profil. Il est également important de laisser de la place pour des évolutions futures qui ne peuvent encore être prédites et émergent au fur et à mesure de l'appropriation de l'espace, voire de l'évolution (démographique par exemple) des usager·ère·s.

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | La chênaie du parc permet de recréer un lieu de verdure pour les habitant·e·s du quartier, dont la qualité est en outre supérieure à celle de l'ex-parc de Champel, qui était plutôt monotone. Les matériaux utilisés sont de bonne qualité, l'ensemble dégage un sentiment paisible. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| | Les deux parties de la place situées de part et d'autre de l'Avenue de Champel sont utilisés par divers petits groupes de personnes d'âges et de genres variés, toutefois sans grande diversité culturelle apparente. Le parc autour de la halte est notablement plus fréquenté que celui côté Michel-Servet. | Envisager des usages du parc à l'Ouest de l'avenue de Champel, côté Michel-Servet, plus orientés sur les besoin des habitant·e·s des immeubles adjacents, notamment au travers d'un processus participatif.<br>Supprimer le stationnement devant les entrées de l''immeuble. |
| | Au-delà de la fonction de déplacement, les usages possibles et constatés (séjour sur les bancs pour discuter / lire / se reposer et jeux avec mini trottinettes p.ex. sur les cheminements) répondent à un cadre fixé, une palette limitée de déclinaisons. Il n'y a pas | Monitorer les usages et intégrer la population à des réflexions sur d'éventuelles évolutions souhaitables et/ou besoins nouveaux/complémentaires. |

| | | |
|---|---|---|
| | de surface d'appropriation libre et polyvalente ou évolutive et adaptable à des besoins futurs ou variables. | |
| | A l'exception de la zone proche des toilettes derrière l'arrêt de bus, il n'y a pratiquement pas de surface plane, ce qui restreint les usages et appropriations possibles. Ceci est particulièrement marqué dans le parc du côté de la rue Michel-Servet. | Tenir compte de cet aspect lors d'éventuels (ré)aménagements complémentaires (voir points ci-dessus). |

## Identification et appropriation - illustrations

Un espace public qui offre un potentiel d'identification plus important que le parc précédent (photo de gauche), reconnaissable entre mille et qui remporte l'adhésion de la population.



Divers usages possibles et constatés, cependant dans un cadre fixé avec une palette de déclinaisons limitées. Pas de surface librement utilisable, polyvalente et adaptable à des besoins futurs ou variables.

### 4.7 Intermodalité

Disposer d'une offre multimodale, pouvoir changer de mode de transport de façon directe, intuitive et sûre, disposer d'espaces d'attente aménagés de façon sensible et qualitative sont des éléments permettant d'offrir une vraie alternative à la voiture individuelle et donc faciliter l'accès à la mobilité du plus grand nombre.

A la halte Champel-Hôpital, les cheminements de et vers l'espace urbain et les arrêts de bus sont nombreux et orientés dans toutes les directions. Le stationnement vélo est insuffisant en quantité et en qualité, et les cheminements à l'intérieur de la halte ne sont pas commodes (voir tableaux « *Orientation* » et « *Sécurité* »).

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces extérieurs) | Le stationnement pour les vélos est réparti à différents endroits en lien avec le réseau cyclable mais il n'est pas disponible en quantité suffisante ni suffisamment proche des lieux de destination (accès à la halte). Par conséquent, des vélos sont stationnés « sauvagement » sur la place autour de la halte. | Etendre l'offre de stationnement pour vélos afin d'atteindre au moins le nombre envisagé dans l'étude de mobilité (Transitec, 2015), soit 118 places pour vélos côté plateau de Champel et 76 autres places au débouché du tunnel piétonnier vers l'hôpital. Ce nombre de places était prévu uniquement pour les usager·ère·s de la halte et devait être réalisé en sus du stationnement à usage purement urbain (p.ex. au croisement de la rue Alfred-Bertrand – plateau de Champel ou avenue Dumas).<br><br>Le dimensionnement de l'offre est à vérifier en amont (augmentation de la pratique cyclable depuis 2015). |
| | Les arceaux et rails permettent d'attacher le cadre de son vélo et de garantir un stationnement ordré et avec une inter-distance suffisante. Par contre, les arceaux ne sont pas couverts alors qu'il s'agit de stationnement longue durée (> 2-4h).<br><br>Les équipements existants ne permettent pas de sécuriser des vélos de taille spéciale, notamment les vélos-cargos. | Définir un standard d'aménagement adéquat pour du stationnement vélos de longue durée et équiper les poches existantes et futures. |

| | | |
|---|---|---|
| | Les arrêts de bus sur l'avenue de Champel et côté hôpital sont accessibles à tous (hauteurs de quai conformes LHand). Ceux sur l'avenue de Champel ont fait l'objet d'un aménagement spécifique intégré à la conception des espaces publics. Les couverts semblent peu larges pour assurer une protection efficace contre les intempéries. | La protection contre les intempéries pourrait être améliorée. |
| | Une halte de taxis se trouve sur l'avenue de Miremont, certes un peu éloignée mais indiquée. | |
| Tunnel halte-hôpital | La liaison entre la halte Léman Express et l'hôpital est directe, efficace et bien pensée avec le tapis roulant à la montée qui facilite le trajet à des personnes à mobilité réduite et permet aux personnes pressées d'aller plus vite qu'à pied. | Aucune, il s'agit d'un point positif |
| | L'arrêt de bus sur l'avenue de Beau-Séjour est parfaitement placé dans une logique d'interface ; les arrêts sur l'avenue de la Roseraie sont plus éloignés et nécessitent deux traversées de chaussée (certes prioritaires, car passages pour piétons marqués). | Aucune |
| Halte | A l'intérieur de la halte, plusieurs options sont proposées pour passer d'un étage à l'autre : escaliers, escalators et ascenseurs, ce qui permet de répondre aux besoins divers des usager·ère·s d'une halte. Aucune des options n'est cependant vraiment efficace (voir aussi sous « *Orientation* » et « *Sécurité* »). | Aucune |

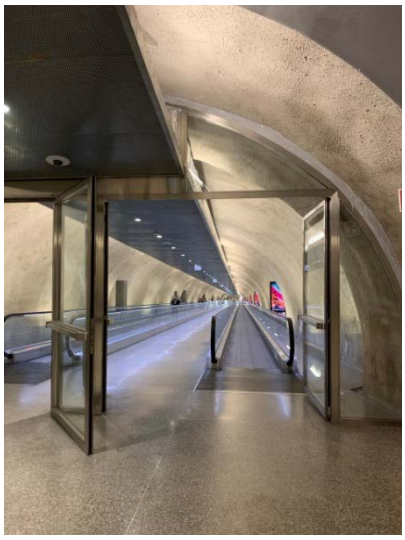
## Intermodalité - illustrations

Vélos ventouses parqués « sauvagement » un peu partout, signe d'un dimensionnement et d'un positionnement insuffisants.

Stationnement vélos sans couvert

Des arrêts de bus plutôt bien placés et aménagés...

... mais des couverts insuffisants pour protéger des intempéries



Un tunnel efficace en termes de connexion et plutôt agréable (bien que monotone et ennuyeux)

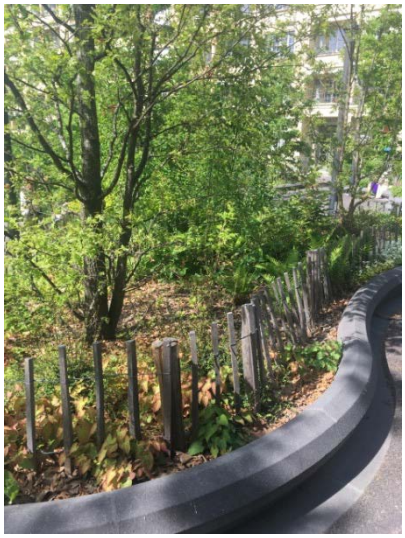
### 4.8 Entretien et propreté

La propreté d'un lieu est un critère essentiel pouvant favoriser ou non son usage et le ressenti que l'on peut y avoir. L'entretien régulier des espaces publics est cependant également une question de ressources et de leur priorisation. L'approche centrée sur les usagers·ère·s tient également compte de celles et ceux qui sont en charge de l'entretien, qui sera plus ou moins pénible selon les matériaux utilisés, les géométries, la disposition des éléments (p.ex. est-il aisément possible de nettoyer les coins ou est-ce que les feuilles mortes ou autres saletés vont s'y accumuler). Plus l'entretien est facile, plus le site a de chances d'être bien entretenu, de donner une image amène et donc d'être enregistré de façon positive dans la carte mentale de la population.

Le site et ses abords nous ont semblé très propres et bien entretenus. Le choix des matériaux y contribue certainement. Se pose la question de l'évolution à terme du parc-chênaie, dont la perméabilité visuelle pourrait être fortement réduite avec la croissance naturelle des arbres.

| Lieu concerné | Point fort / Point critique | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Plateau de Champel (espaces publics – parc) | Toutes les surfaces sont asphaltées, permettant un entretien rapide et facile des sols. En automne, l'entretien doit être probablement intensifié pour ne pas laisser les feuilles mortes sur le sol. Une taille ciblée des arbres sera probablement nécessaire afin de maintenir la perméabilité visuelle du parc dans ses qualités actuelles.<br><br>Dans la mesure où l'intérieur des îlots doit également être entretenu (désherbage ?), cette partie est probablement assez intensive en temps (pas d'entretien mécanique possible, petites surfaces). | Clarifier la stratégie d'entretien du parc |
| | L'espace public est très propre, des poubelles sont disponibles à plusieurs endroits à l'intérieur de la halte. | Aucune, il s'agit d'un point positif. |
| Halte | Les espaces intérieurs de la halte sont également très propres et les matériaux choisis, plutôt lisses, doivent être faciles à entretenir. | Aucune, il s'agit d'un point positif |

## Entretien - illustrations



Un parc très propre, un entretien facilité par le revêtement uniforme et les formes des bordures.

### 4.9 Processus et structures de projet

Le processus et les structures de projet peuvent également être évalués en termes d'inclusivité, puisqu'ils jouent un rôle non négligeable sur le contenu du projet réalisé en fin de compte. Il s'agit en particulier d'examiner la composition des instances impliquées dans la démarche (équipes de projet, autorités décisionnelles, jury), le design de la démarche elle-même (intégration d'une dimension participative) ainsi que les données utilisées pour définir les objectifs et contours du projet, puis en évaluer l'appropriation par les usager·ère·s concerné·e·s.

| Lieu concerné | Point fort / Point faible | Proposition d'optimisation |
|---|---|---|
| Aménagement des espaces publics / Concours | Le projet d'aménagement des espaces publics a fait l'objet d'un concours interdisciplinaire pour ingénieurs, architectes et architectes-paysagistes. Le jury de concours était plutôt diversifié en termes de genre (8 femmes et 13 hommes, hors suppléantes) et intégrait deux représentant·e·s des usagers.ères actuel.le.s. Il n'y avait cependant pas d'expert.e « *diversité et inclusion* » nommé·e en tant que tel·le. | Intégrer un·e expert·e *Lares* dans le jury du concours<br><br>Ouvrir explicitement la composition des équipes à d'autres disciplines, p.ex. sociologues urbain·e·s (p.ex.), éclairagistes, … |
| | Le programme du concours définit de façon très claire l'objectif d'identification de la population au nouvel espace public. | Aucune, il s'agit d'un point positif |
| | Les aspects relatifs à l'usage et à l'appropriation ne sont, eux, traités que de façon très générale, l'accent étant mis sur les flux de personnes (aspect « *mobilité* », par ex. « *Il s'agit de considérer l'espace public dans sa globalité, de proposer des relations aisées et de qualité entre les rues et la halte répondant à la totalité des usages, y compris pour les personnes à mobilité réduite.* »). La diversité n'est quant à elle pas thématisée. Il n'y a pas eu d'étude des besoins, actuels et/ou futurs, en termes d'usage en amont du concours. | Thématiser et traiter les aspects « *genre* », « *diversité* » et « *usages* » dans les programmes de concours par exemple sur la base d'un diagnostic participatif avec différents groupes d'usager-ère·s. |

## 5. Conclusion

L'expertise « inclusivité » des espaces publics autour de la halte de Champel-Hôpital et de la halte elle-même a permis de remplir les deux objectifs visés de sensibilisation d'une part et de mise en évidence des potentiels d'amélioration d'autre part.

Du point de vue des maîtres d'ouvrage, considérer l'inclusivité d'un projet rajoute une complexité supplémentaire à des processus qui le sont déjà bien assez. Cependant, la présente expertise a permis de montrer très concrètement les plus-values que cette approche peut apporter et surtout de faire tomber les barrières : planifier et construire de manière inclusive permet au contraire de sortir des visions sectorielles, voire dogmatiques, des différents intérêts qu'il faut concilier, et de remettre les futur·e·s usagers·ères au centre des débats.

Les potentiels d'amélioration mis en évidence sont parfois un témoin de l'époque à laquelle le projet a été conçu (2013) et seraient désormais traités différemment. Il reste néanmoins intéressant d'essayer de les traiter.

Les potentiels d'amélioration mis en évidence sont parfois liés à l'époque de conception du projet (2013), certains aspects, notamment la gestion des vélos électriques ou la question des revêtements, seraient aujourd'hui traités différemment

Si la halte de Champel-Hôpital et l'espace public l'entourant ont parfaitement relevé le défi de se substituer au parc préexistant avec ses arbres centenaires en offrant à la population un nouveau lieu identitaire et qualitatif, d'autres enjeux importants peuvent encore être améliorés.

Les pistes d'amélioration identifiées sont principalement en lien avec l'orientation, la sécurité, le contrôle social et l'ergonomie des aménagements – autant de facteurs impactant le sentiment de sécurité, et ainsi la fréquentation de l'endroit, s'influençant mutuellement dans un cercle soit vertueux soit vicieux.

Un point central de l'approche basée sur l'inclusivité, trop peu considéré à Champel-Hôpital, est l'adaptabilité du projet à des usages et besoins actuellement encore inconnus et qui émergeront au fil du temps et des évolutions démographiques et sociétales. Définir de façon fixe et immuable les usages possibles d'un espace public est forcément limitant, voire exclusif. Ce point pourra prendre plus d'importance dans les projets futurs de la ville de Genève.

Nous tenons finalement ici à remercier vivement la Ville de Genève pour son soutien, la qualité des échanges et l'ouverture dont elle a fait preuve en ouvrant la voie des expertises d'inclusivité en Suisse romande. Outre les expertises ex-post, il peut être intéressant de réfléchir à intégrer le « *réflexe inclusivité* » plus en amont dans les processus, que ce soit lors de la définition d'un cahier des charges, de la nomination d'un collège d'expert·e·s ou lors des phases d'étude préliminaire ou d'avant-projet.

# 6. Annexes

## 6.1 Principaux jalons de l'expertise

La conduite de cette expertise a été structurée par les jalons suivants :

| Date | Participant·e·s, fonction | Contenu |
|---|---|---|
| 16.11.2021 | Ville de Genève :<br>- Héloïse Roman, Chargée de projets Agenda 21 – Ville durable<br>- Chloé Berthet, Chargée de mission Egalité<br>- Nicolas Betty, Chef du Service de l'aménagement, du génie-civil et de la mobilité<br>Association *Lares* :<br>- Sarah Droz, membre du Comité central<br>- Virginie Kauffmann, responsable du Comité romand, mandataire<br>- Muriel Zimmermann, membre, mandataire | *Présentation de Lares et discussion de la proposition d'expertise*<br>Réponses aux questions<br>Discussion |
| 2/6.05.2022 | - Aline Renard, pilote de cette expertise, experte *Lares*<br>- Virginie Kauffmann<br>- Muriel Zimmermann | Visites de terrain |
| 07.06.2022 | (Idem) | Atelier de travail |
| 07.07.2022 | Héloïse Roman<br>Chloé Berthet<br>Nicolas Betty<br>Virginie Kauffmann<br>Mical Mercier Oulevey (en suppléance de Muriel Zimmermann) | Présentation de l'expertise (version 90 %)<br>Discussion, possibilités de mise en œuvre |

| | | |
|---|---|---|
| 27.09.2022 | Aline Renard<br>Muriel Zimmermann<br>Virginie Kauffmann<br>+ une quarantaine de personnes représentant le maître d'ouvrage, les concepteurs du projet, les usager·ère·s ou simplement intéressées. | *Lares on Tour*<br>Présentation de l'expertise et échange avec les participant·e·s et usager·ère·s |

## 6.2 Critères d'inclusivité

| Critères utilisés pour l'évaluation d'un projet ou d'un aménagement (espace ouvert ou bâtiment) | |
|---|---|
| **Critères** | **Descriptif** |
| Orientation<br><br>*Savoir où l'on est où on va* | - Panneaux (localisation des points d'intérêts, itinéraires possibles, temps de parcours)<br>- Guidage intuitif (aménagement des lieux)<br>- Lisibilité (taille, langue / universalité, éclairage)<br>- Pour les piéton·ne·s, les cyclistes, les personnes aveugles ou malvoyantes |
| Sécurité<br><br>*Pouvoir s'échapper et obtenir de l'aide* | - Sécurité objective : accès et cheminements sûrs et limitant les risques de conflits (piétons, cyclistes, usagers des TP, automobilistes, clients des taxis, livraisons, etc.)<br>- Sécurité subjective (pas de recoins cachés, éclairage suffisant, juste dimensionnement des espaces couverts/semi couvert)<br>- Disponibilité d'une surveillance formelle et d'accès à l'aide, bornes d'appel au secours |
| Contrôle social<br><br>*Voir et être vu(e), entendre et être entendu(e)* | - Pas de zones à l'écart<br>- Contacts visuels (vue dégagée, parois transparentes) et auditifs garantis<br>- Luminosité / éclairage suffisant à toute heure et en toute saison |
| Animation | - Présence d'activités, de services de proximité, de commerces attrayants et variés, donnant un caractère vivant au lieu<br>- Horaires d'ouverture étendus<br>- Caractère vivant du lieu (notamment via éclairage la nuit)<br>- Respect mutuel des usager·ère·s (bruit et possibles conflits d'usages)<br>- Délimitation claire entre espaces publics et privés (éviter les conflits) |
| Bien-être<br><br>*Créer des ambiances bienveillantes, (augmenter et diversifier la fréquentation)* | - Chaleur – ombre (adéquation selon la saison), protection contre les intempéries (pluie, neige, vent)<br>- Qualité sonore / bruit<br>- Qualité de l'air<br>- Echelle perçue (dimensionnement et proportions des espaces, sentiment d'étroitesse ou d'être perdu-e dans l'espace)<br>- Espaces verts variés et arborisation<br>- Matériaux utilisés<br>- WC |

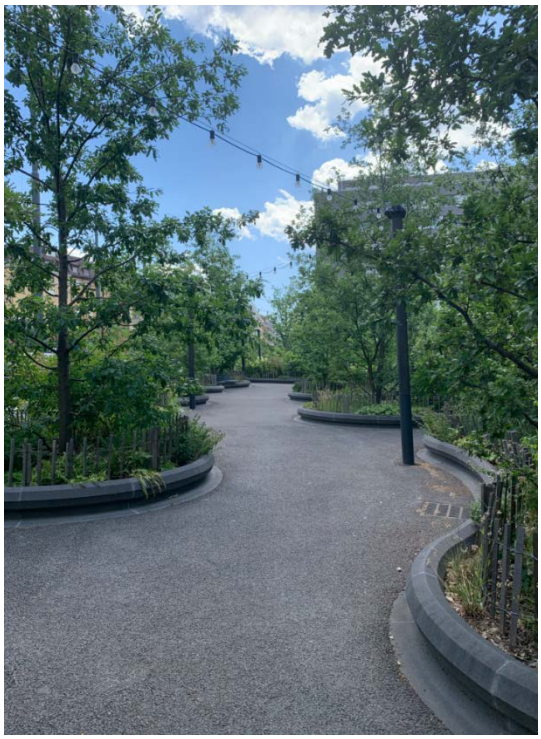
| | |
|---|---|
| | - Fontaines (boire, se rafraîchir)<br>- Identification avec le site (sentiment d'être « comme à la maison ») |
| Ergonomie / accessibilité<br>*Permettre une utilisation des lieux avec un minimum d'effort, de fatigue, d'inconfort* | - Accessibilité universelle :<br>  - Accès et cheminements sans obstacles, praticabilité des revêtements et des rampes, franchissements à niveau, largeurs suffisantes (chaises roulantes et poussettes)<br>  - Obstacles temporaires (chantier, supports publicitaires, étals, etc.)<br>  - Variété du mobilier urbain, par exemple pour les bancs : hauteur de l'assise, dossier, accoudoirs, etc.<br>- Diversité des usages :<br>  - Aires de repos et d'attente (possibilités de s'asseoir / de s'appuyer)<br>  - Zones propices à l'activité physique<br>  - Zones d'échanges et zones plus calmes<br>  - Permettre une appropriation ludique des espaces, favoriser le développement du jeu informel |
| Mobilité inclusive<br>(intermodalité) | - Caractère direct et rapide des liaisons entre les modes de transport (emplacements respectifs, qualité des liaisons)<br>- Qualité des espaces d'attente (pour les usagers des TP… comme pour les vélos!) |
| Entretien / propreté<br>*Vivre dans un environnement propre et accueillant* | - Régularité du nettoyage et de l'entretien<br>- Résistance au vandalisme, réparation des dommages<br>- Gestion des déchets<br>- Fonctionnalité de l'aménagement pour le travail d'entretien (taille machines, ressources humaines nécessaires)<br>- Clarté des responsabilités |
| Environnement et site | - Qualité de la transition entre les espaces intérieurs de la halte et le quartier<br>- Offre et localisation de services sur place<br>- Connections avec les services à proximité (restaurant, crèche, pressing, magasin, toilettes publiques, soins, etc.) |
| Bâtiment | - Articulation logique des espaces intérieurs<br>- Affectation claire des différents espaces intérieurs<br>- Dimensionnement correct des unités proposées (nb de WC / douches / casiers, espaces de pause, …) |

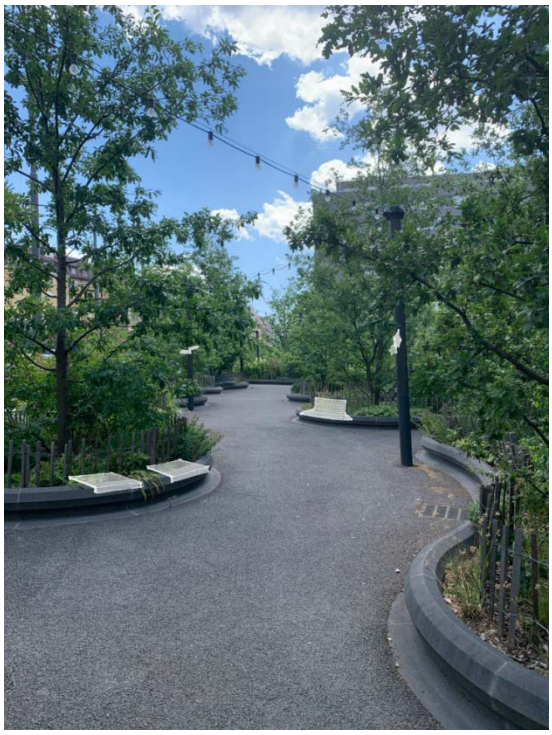
| Critères utilisés pour l'évaluation d'un processus et des structures de projet | |
|---|---|
| Equipe | - Equipe de projet / groupe de travail / instances décisionnelles (jury, autres) (au moins 30% femmes, viser 50% ; autres représentativités à prendre en compte) |
| Design de la démarche | - Intégration de l'expertise d'usage / perspective genre dans la définition des enjeux et dans l'évolution du projet (outils et caractère participatif)<br>- Caractère inclusif de la démarche participative elle-même > dispositifs permettant de toucher tout le monde : horaires, canaux de communication, offre de garde d'enfants, représentativité en termes de genre / âge / catégorie socio-économique) |
| Collecte de données et monitoring | - Etat des lieux des éventuelles inégalités, contrôle régulier des processus et des projets<br>- Promotion d'initiatives cible (par exemple : marches exploratoires, journée de sensibilisation, etc. si pertinent) |

## 6.3 Pistes de réflexion pour des aménagements plus inclusifs (MID architecture sàrl)

La présente expertise Lares a permis de mettre le doigt sur plusieurs points qui pourraient être améliorés. Il peut s'agir parfois d'intervention à moindre coûts qui développent et complètent l'espace existant. Quelques pistes sont données ici à titre d'illustration.

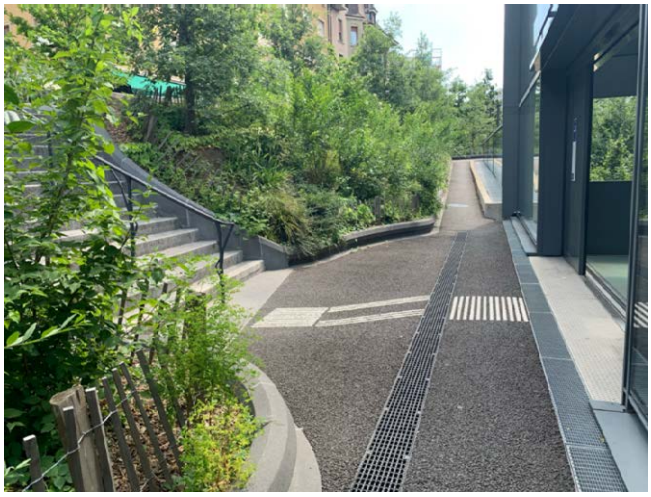
Proposition 1 : Densifier les assises, les varier et proposer des placets





Proposition 2 : Travailler les liens entre rues et parc, organiser le stationnement et travailler l'éclairage

Proposition 3 : valoriser les cheminements le long du bâtiment de la halte, rendre une ondulation, faire participer le saut de loup



Proposition 4 : valoriser les types d'éclairage et els abords du parc avec stationnement vélo intégrés et signalétique augmentée

Proposition 5 : augmenter le stationnement vélos dans le parc, mâts de lumière supplémentaires

## A. Bibliographie et sources


- Dvoracek Martina; Königer Doris; Carmona Cruz Roldán (2008): Gender-Beurteilung des Stadtraums am Hauptbahnhof HB Zürich
- *Lares*, Rose des vents du genre dans la planification, 1re édition (2021)
- Heineking, Ingrid; Oltmann Iris; Schmidtke Birgit: Handreichung zur Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Bahnhofsrahmenplanung. Region Hannover, PlanungsFachFrauen
- Hofmann, Susanne; Manaila, Ilinca; Zibell, Barbara (2008): Gender-Beurteilung des Neubau Fachhochschule Nordwestschweiz in Olten (*Lares*-Pilotprojekt)
- Knoll, Bente (2008): Zur Bedeutung von Gender in der Verkehrsplanung, Kommentar in: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg): Gegenwart und Zukunft der Mobilität, Werkstattbericht Nr. 90, Wien, S. 30-33.
- Stadt Salzburg - Bedarfsgerechte Raumplanung  Gender Practice und Kriterien in der Raumplanung, Salzburg Juni 2006