

ÉTUDE RÉALISÉE PAR 6T-BUREAU DE RECHERCHE POUR LE COMPTE DU GRAND GENÈVE, DES TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS ET DES AUTOROUTES ET TUNNEL DU MONT-BLANC



Le Léman Express : un saut qualitatif majeur de l'offre en transports en commun dans le Grand Genève

En décembre 2019, l'agglomération du Grand Genève a connu un saut qualitatif majeur de son offre de transports en commun transfrontalière avec la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse.

Avant l'entrée en fonction du Léman Express, des espoirs importants résidaient dans sa contribution potentielle à modifier en profondeur les comportements de mobilité des résidents du Grand Genève, partant des constats suivants : la saturation très importante du réseau routier et autoroutier de l'agglomération, l'existence d'une demande latente prégnante en faveur d'une amélioration de l'offre de transports en commun transfrontalière et l'appropriation immédiate des améliorations de l'offre de transports en commun en Suisse en général, en particulier dans les agglomérations dynamiques.

Ces potentiels changements à venir ont poussé le Grand Genève à mettre sur pied un monitoring multimodal transfrontalier visant à recueillir, synthétiser et étudier les principales données de comptage et de fréquentation des infrastructures et des différents moyens de transport de l'agglomération.



Markus Eigenheer, CC, 2019

Objectifs de l'étude

Issu du partenariat entre 6-t bureau de recherche, le Grand Genève, les Transports Publics Genevois et les Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc, le Panel Mobilité Grand Genève a été conçu dans le but d'identifier et de mettre lumière les dynamiques comportementales des résidents du Grand Genève à l'oeuvre suite à la mise en service de cette nouvelle offre ferroviaire transfrontalière, en termes de :

- **Freins et leviers** au report modal ;
- **Conséquences de cette nouvelle accessibilité** sur le choix résidentiel et d'activités des ménages (travail, achat, sport ou formation) ;
- **Différences sociales et géographiques** dans l'appropriation de cette nouvelle offre ;
- **Impact sur l'image globale** des différents moyens de transport.

Les résultats de ce travail se basent sur une enquête longitudinale réalisée par 6t-bureau de recherche et ses partenaires en 2019 et 2021 dans l'agglomération du Grand Genève et portant sur un échantillon représentatif de 1'341 habitants.

Structure du document



- > Méthodologie et approche dans l'évaluation de la mobilité des résidents du Grand Genève
- > Synthèse des principaux résultats et leur évolution entre les deux vagues d'enquête
- > Enseignements et recommandations

Pour citer cette étude : 6t-bureau de recherche (2022). Panel Mobilité Grand Genève. Résultats longitudinaux des vagues d'enquête 2019 et 2021.

Approche dans l'évaluation des pratiques de déplacement dans le Grand Genève

Le Panel Mobilité Grand Genève : outil d'objectivation de la mobilité transfrontalière

Le Panel Mobilité Grand Genève se présente sous la forme d'une enquête longitudinale en deux vagues, réalisée à partir d'un échantillon représentatif des 7 secteurs qui forment le Grand Genève, diffusée avant et après la mise en service du Léman Express.

Les données de la **première vague d'enquête** ont été récoltées entre novembre et décembre 2019, soit juste avant l'entrée en service du Léman Express. 4'039 répondants ont été enregistrés à la suite de cette enquête.

La **deuxième vague d'enquête** a été diffusée entre septembre et octobre 2021 durant une période moins troublée par la pandémie de COVID-19 et reflétant mieux la mobilité effective des résidents du Grand Genève que les précédents mois.

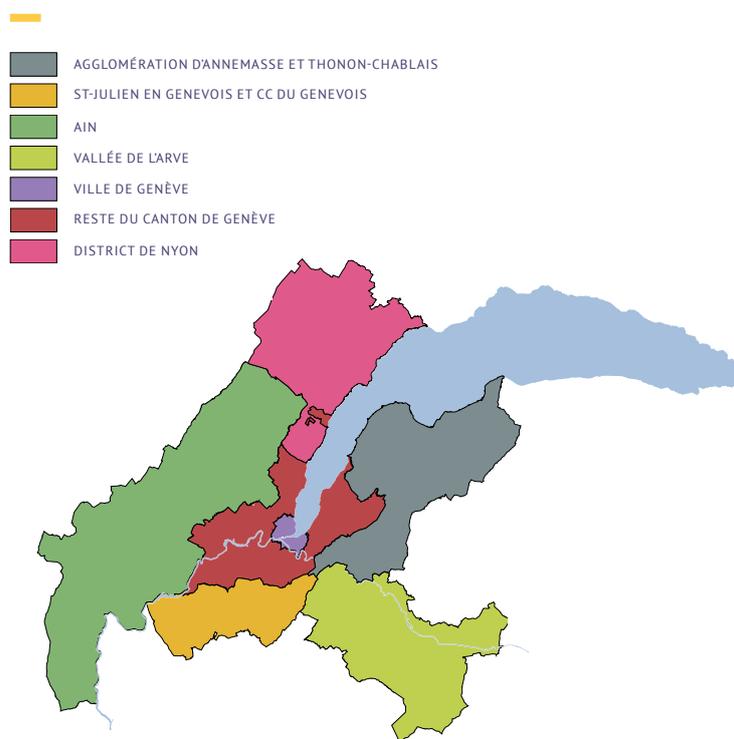
La présente synthèse met en regard les résultats de la deuxième vague d'enquête avec ceux de la première, soit l'évolution comportementale de la mobilité des 1'341 sondés ayant répondu aux deux enquêtes.

Hypothèses de l'étude

Le Panel Mobilité Grand Genève repose sur l'hypothèse selon laquelle les changements potentiels induits par le Léman Express ne devraient pas concerner uniquement les résidents bien desservis par la nouvelle offre, ni les seuls frontaliers pendulaires, mais pourraient en toute vraisemblance :

- **Se diffuser dans l'ensemble de la population** (étudiants, actifs, retraités) et toucher toutes les régions du Grand Genève, voire au-delà ;
- **Concerner tous les motifs de déplacement** (domicile-travail, achats, accompagnement et loisirs) ;
- **Entrainer des conséquences sur tous les modes de transport**, y compris les modes actifs ;
- **Impliquer une série d'effets rebonds**, tels que l'étalement de l'agglomération, l'augmentation du trafic automobile sur certains axes ou encore l'accroissement des déplacements d'achats transfrontaliers.

Les 7 secteurs enquêtés



Composition de l'échantillon total pondéré

	Nombre d'enquêtés	Répartition du nombre d'enquêtés
Ville de Genève	415	31%
Reste du canton de Genève	276	21%
District de Nyon	147	11%
St-Julien CC du Genevois	54	4%
Annemasse/Thonon-Chablais	201	15%
Vallée de l'Arve	120	9%
Ain	129	10%
Total	1'341	100%

La sensibilité des résultats longitudinaux déclaratifs

Les résultats longitudinaux qui se basent sur du déclaratif sont particulièrement sensibles, un individu pouvant répondre différemment à une même question à deux années d'écart, sans que ses comportements réels aient changé pour autant.

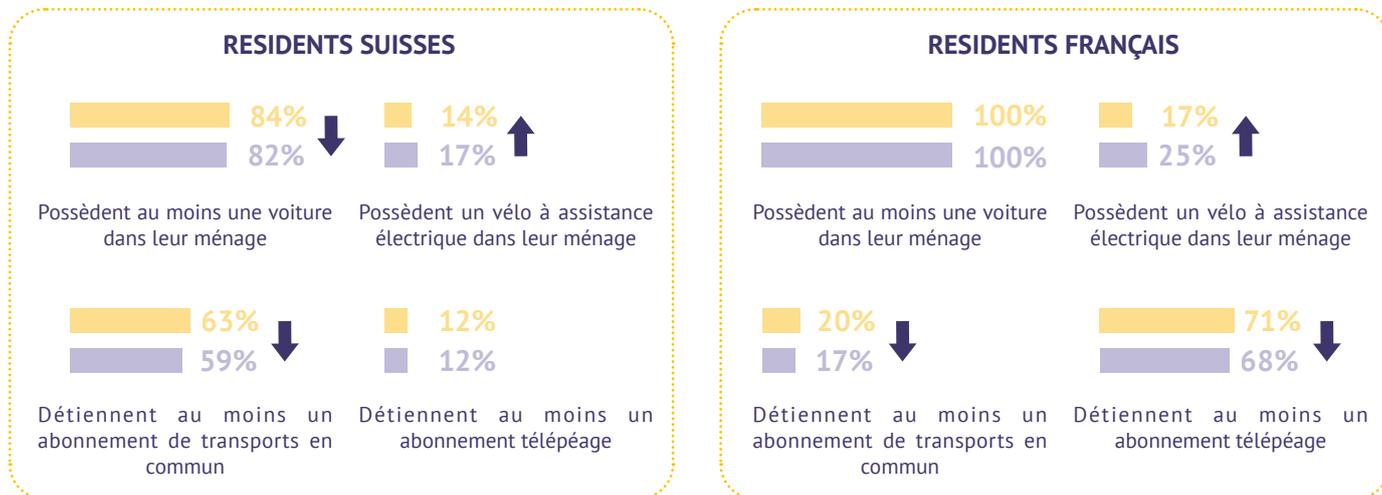
Aussi certaines évolutions observées doivent être interprétées avec prudence. Cette sensibilité générale des résultats est cependant « compensée » par la taille conséquente de l'échantillon.

Principaux résultats

Evolution de l'équipement de mobilité selon le pays de résidence

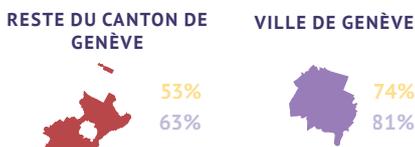
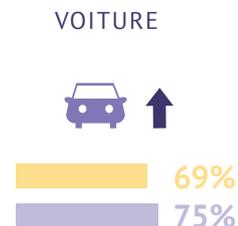
Les équipements en matière de mobilité diffèrent sensiblement entre les résidents suisses et français.

PREMIÈRE VAGUE VS DEUXIÈME VAGUE



Perception des moyens de transport : voiture, transports en commun et vélo

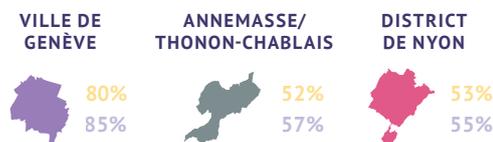
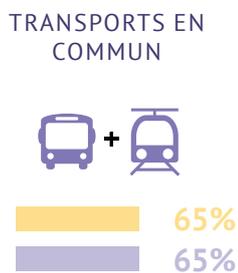
Une augmentation des perceptions positives de la voiture personnelle et du vélo dans presque tous les secteurs mais une certaine stabilité, voire une baisse, concernant celles relatives aux transports en commun.



La perception positive de la voiture a augmenté dans tous les secteurs du Grand Genève, en particulier en ville de Genève (+7 points) et dans le reste du canton de Genève (+10 points).



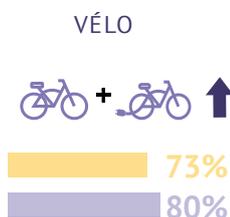
Cette augmentation peut s'expliquer par la situation sanitaire qui pourrait avoir rendu l'usage de la voiture plus agréable en raison de la diminution du trafic due à une réduction globale de la mobilité ainsi que de son aspect individuel, plus sûr en temps de pandémie.



Si globalement la perception des transports en commun est restée stable ou a diminué dans certains secteurs, elle a en revanche augmenté en ville de Genève (+5 points), dans le district de Nyon (+2 points) et à Annemasse/Thonon-Chablais (+5 points).



Alors que la dégradation ou la stabilité de l'image des TC est sans doute liée à la pandémie et aux recommandations des autorités d'éviter leur usage, les améliorations identifiées dans les 3 secteurs ci-contre peuvent s'expliquer par la mise en service du Léman Express desservant dorénavant ces derniers.



Le vélo constitue le mode de déplacement dont l'image s'est la plus améliorée à l'échelle du Grand Genève, avec une augmentation de 7 points de sa perception positive.

Cette hausse est encore plus élevée dans les 3 régions situées en Suisse : ville de Genève (+9 points), reste du canton de Genève (+10 points) et district de Nyon (+9 points).

Il est à signaler que la perception des modes varie sensiblement selon la fréquence d'usage du mode en question.

En revanche, il est intéressant de constater que tant les usagers fréquents que les non-usagers du vélo qualifient positivement ce mode de déplacement.

Principaux résultats

L'évolution des pratiques modales des résidents du Grand Genève

Une diminution de l'usage quotidien de la quasi-totalité des modes de transport

Indépendamment du motif de déplacement, la fréquence quotidienne d'usage des modes baisse ou stagne entre la première et la deuxième vague. Elle diminue de façon plus marquée dans l'utilisation de la voiture en tant que conducteur et des autres TC. Seul le VAE gagne 1 point d'utilisateurs quotidiens.



Cette diminution s'explique par la reconfiguration des rythmes de vie liée à la pandémie de COVID-19, ayant impliqué une baisse générale de la mobilité quotidienne.

L'évolution de l'usage des modes de transport dans les régions du Grand Genève

L'usage régulier des modes (au moins deux fois par semaine) connaît des tendances similaires mais également nouvelles selon les régions de résidence.

Mode utilisé au moins deux fois par semaine - tous motifs	Voiture conducteur		Train		Autres TC		Vélo à assistance électrique	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Ville de Genève	33%	31%	11%	8%	61%	53%	3%	7%
Reste du canton de Genève	62%	60%	10%	8%	37%	29%	10%	17%
District de Nyon	82%	79%	33%	27%	26%	19%	4%	7%
St-Julien CC du Genevois	89%	88%	3%	1%	18%	13%	9%	18%
Annemasse/Thonon-Chablais	89%	79%	0%	7%	20%	12%	8%	12%
Vallée de l'Arve	96%	89%	0%	8%	14%	14%	5%	8%
Ain	86%	83%	7%	6%	15%	13%	11%	13%
Total	66%	62%	10%	9%	36%	29%	7%	11%



La diminution de l'usage régulier de la voiture concerne particulièrement les régions d'Annemasse / Thonon-Chablais (-9 points) et de la vallée de l'Arve (-8 points).



Les autres TC connaissent une forte diminution de leur fréquentation dans presque toutes les régions du Grand Genève, en particulier en ville de Genève, dans le reste du canton de Genève et à Annemasse/Thonon-Chablais où leur usage régulier perd 8 points.



L'utilisation du VAE a augmenté dans toutes les régions et principalement en Ville de Genève (+4 points), dans le reste du canton (+7 points), à St-Julien CC du Genevois (+9 points) et à Annemasse / Thonon-Chablais (+4 points).



L'usage du train a fortement progressé à Annemasse / Thonon-Chablais (+7 points) et dans la vallée de l'Arve (+8 points) alors qu'il était auparavant inexistant dans ces régions.



La diminution de l'usage de la voiture à Annemasse/Thonon-Chablais et dans la vallée de l'Arve peut sans nul doute être mise en lien avec l'entrée en service du Léman Express dans ces régions, témoignant du succès de cette nouvelle offre de transport.

Une utilisation des modes de transport contrastée selon les régions du Grand Genève

L'utilisation régulière de la voiture est bien plus prononcée chez les résidents des régions françaises du Grand Genève (entre 79% et 89%) qu'en ville de Genève (31%) ou dans le reste du canton de Genève (60%).



Si les autres TC sont utilisés régulièrement par respectivement 53% et 29% des résidents de la ville de Genève et du reste du canton, leur usage est bien plus marginal dans les 4 régions françaises (entre 12% et 14%).



Le train est utilisé régulièrement par 27% des résidents du district de Nyon alors que son usage oscille entre 1% et 8% dans les autres régions du Grand Genève.

L'usage régulier du vélo conventionnel est plus fréquent en ville de Genève (20%) et dans le reste du canton (14%) que dans le District de Nyon et les régions françaises où son utilisation varie entre 6% et 11%.

Principaux résultats

L'évolution des pratiques modales domicile-travail/étude des résidents du Grand Genève

Une diminution majeure de l'usage quotidien de la voiture individuelle et des autres TC

VOITURE CONDUCTEUR



La voiture en tant que conducteur perd 10% d'usagers quotidiens à l'échelle du Grand Genève.

42% des résidents de l'agglomération déclarent ne jamais utiliser la voiture pour ce motif (33% en première vague).

AUTRES TC



Les autres TC perdent 6% d'usagers quotidiens entre la première et la deuxième vague.

Il s'agit cependant du second mode le plus utilisé par les résidents du Grand Genève pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.

Une augmentation de l'utilisation régulière de certains modes dans quelques régions

Si globalement l'utilisation régulière (au moins deux fois par semaine) des modes de transport chez les actifs et les étudiants est en baisse dans le Grand Genève, quelques secteurs connaissent une augmentation notable de la fréquence d'usage de certains modes de déplacement.

VILLE DE GENÈVE



+10 points

La marche connaît un essor spectaculaire de **10 points** chez les résidents de la ville de Genève : **34% marchent au moins deux fois par semaine** pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation. La densité de cette région explique l'essor de ces déplacements.

ANNEMASSE/THONON-CHABLAIS ET VALLÉE DE L'ARVE



+7 points

L'utilisation régulière du train, consécutive de la mise en service du Léman Express dans ces deux régions, connaît une augmentation notable alors qu'elle était autrefois absente : **+7 points à Annemasse/Thonon-Chablais et +8 points dans la vallée de l'Arve.**

AIN ET VALLÉE DE L'ARVE

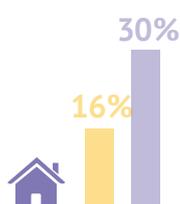


La combinaison voiture/TC est en hausse tant dans l'Ain (+12 points) que dans la vallée de l'Arve (+7 points). **Près d'un quart utilisent la combinaison de ces deux modes au moins deux fois par semaine** dans le cadre des déplacements domicile-travail/formation.

Le télétravail (hors confinement) : source de la baisse de la mobilité domicile-travail/étude

Le télétravail, rendu obligatoire ou fortement conseillé à plusieurs reprises par les autorités suisses et françaises depuis mars 2020 en raison de la pandémie de COVID-19, a créé de nouvelles habitudes qui se sont pérennisées chez bon nombre d'employeurs en dehors des périodes de strict confinement. Ces dernières, comme le présentent les résultats ci-dessous, participent majoritairement à la baisse générale de la mobilité domicile-travail/étude observée. Cette tendance, en particulier pour les déplacements transfrontaliers, est encore à confirmer étant donné que subsiste aujourd'hui l'accord franco-suisse sur le régime d'imposition fiscale des télétravailleurs frontaliers.

Part des actifs télétravaillant au moins une fois par semaine



Alors qu'avant la pandémie 16% des actifs télétravaillaient au moins une fois par semaine, ils sont aujourd'hui deux fois plus nombreux (30%).

Cette nouvelle pratique s'est ancrée dans les modes de vie des résidents du Grand Genève et a dès lors considérablement impacté les déplacements domicile-travail.

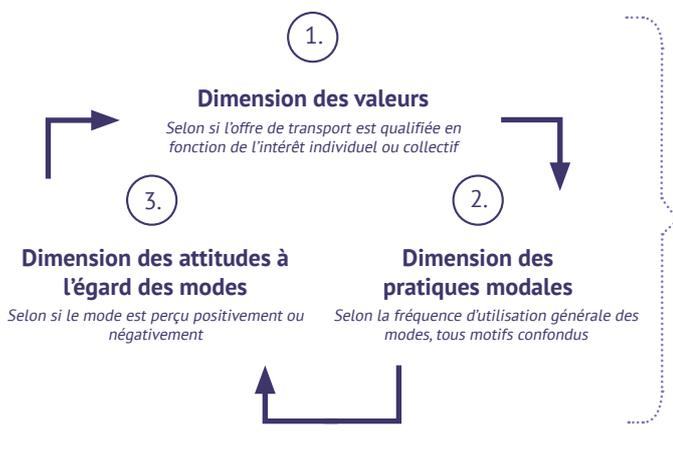


Le taux de 30% de personnes qui télétravaillent de façon hebdomadaire est sans doute supérieur à la réalité de la population du Grand Genève, notre échantillon comportant une surreprésentation des niveaux de formation élevés, lesquels sont mieux adaptés à la pratique du télétravail.

La typologie des logiques de choix modal

La typologie des logiques de choix modal est une approche qui a été proposée par Vincent Kaufmann puis développée dans le cadre des travaux du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'EPFL et de 6-t bureau de recherche. Elle permet, sur la base de 3 variables, de classer les résidents du Grand Genève en 9 catégories.

Une construction des logiques de choix modal basée sur 3 variables



Automobilistes exclusifs convaincus

Utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et structurent leurs activités autour de ce mode

Automobilistes contraints aux TC

Préfèrent l'automobile mais sont contraints (stationnement et circulation) d'utiliser les TC pour certaines destinations

Prédisposés aux modes alternatifs

Préfèrent utiliser les transports en commun à l'automobile pour les caractéristiques de mobilité offertes par ces derniers

Écologistes civiques

Leurs valeurs les amènent à privilégier l'usage de moyens de transports écologiques, en accord avec leurs convictions

Automobilistes exclusifs ouverts

À la différence des automobilistes convaincus, ils ont une attitude positive envers les transports en commun

Alternatifs exclusifs

N'utilisent jamais l'automobile et préfèrent utiliser d'autres modes pour leur programme d'activité

Multimodaux

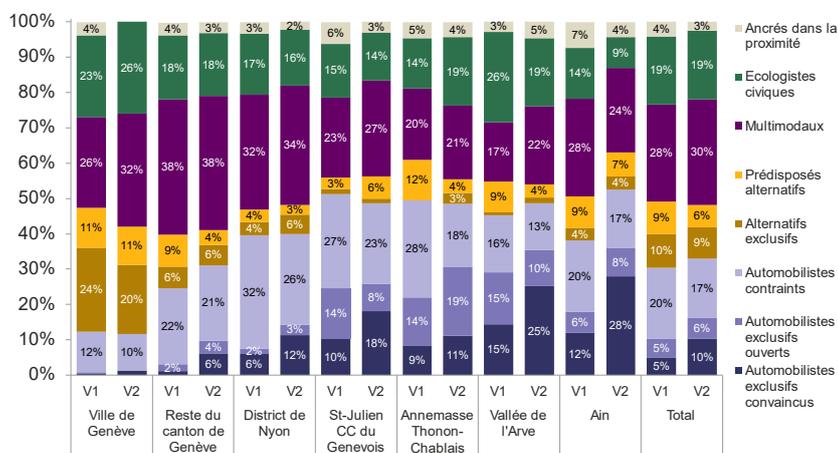
Utilisent le mode de transport le plus efficace selon le motif, la destination et l'heure de déplacement, etc.

Individus ancrés dans la proximité

Eprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique

Une augmentation dans la quasi-totalité des régions des automobilistes exclusifs (convaincus et ouverts)

Typologie des logiques de choix modal



Dans toutes les régions du Grand Genève, la part des automobilistes exclusifs (convaincus et ouverts) est en hausse.

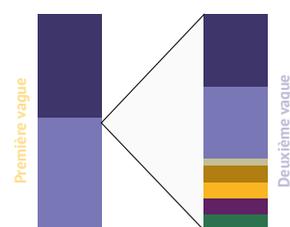
Il est à noter une augmentation particulièrement élevée des automobilistes exclusifs convaincus dans 4 régions : Ain (+16 points), vallée de l'Arve (+10 points), district de Nyon (+6 points) et reste du canton de Genève (+5 points).

Un effet conjoncturel plutôt que structurel

L'augmentation générale de la part des automobilistes exclusifs, et en particulier celle des automobilistes exclusifs convaincus, peut s'expliquer par l'impact de la pandémie et la baisse de la mobilité qui a fluidifié les routes, permettant d'activer la demande latente pour la voiture.

Des automobilistes exclusifs aujourd'hui tournés vers une logique plus ouverte aux modes alternatifs

Evolution des automobilistes exclusifs



Parmi les 409 automobilistes exclusifs (convaincus et ouverts) en première vague, 67% le sont toujours en deuxième vague tandis que 31% sont passés à une logique plus ouverte aux modes alternatifs (alternatifs exclusifs, prédisposés alternatifs, multimodaux ou écologistes civiques).

Ces personnes possèdent également davantage d'abonnements aux TC urbains suisses et utilisent plus fréquemment le Léman Express, dénotant ainsi le succès de l'appropriation de cette offre auprès de ce public.

Les hommes, les résidents de la ville de Genève et d'Annemasse / Thonon-Chablais et les 18-34 ans représentent une plus grande part parmi ceux passés d'une logique tournée exclusivement vers l'automobile à une logique d'ouverture aux modes alternatifs.

Principaux résultats

Les spatialités de déplacement des résidents du Grand Genève

Une baisse globale de la fréquence des déplacements entre régions du Grand Genève

Fréquentation plusieurs fois par mois - tous motifs		Région de destination											
		Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		Anne-masse-agglo		Vallée de l'Arve		Pays de Gex	
		V1	V2	V1	V2	V1	2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Région de résidence	Ville de Genève	/	/	/	/	11%	6%	10%	14%	4%	1%	11%	6%
	Reste du canton de Genève	/	/	/	/	10%	12%	14%	13%	7%	6%	13%	11%
	District de Nyon	58%	49%	57%	44%	/	/	1%	2%	1%	0%	22%	21%
	Haute-Savoie*	66%	63%	66%	57%	5%	3%	51%	46%	26%	30%	5%	3%
	Ain	71%	66%	74%	77%	14%	13%	8%	10%	7%	7%	40%	46%

*Les 3 régions de Haute-Savoie ont été agrégées afin d'obtenir des effectifs plus conséquents

Les déplacements inter-régions sont globalement en baisse, en particulier à destination du canton de Genève.

Néanmoins, la ville de Genève et le reste du canton de Genève constituent les deux régions où se rendent le plus fréquemment les résidents des régions françaises et du district de Nyon.

Seuls quelques déplacements inter-régions connaissent une hausse de fréquentation.

La fréquentation des résidents de la ville de Genève dans l'agglomération d'Annemasse augmente de 4 points. Les résidents de la Haute-Savoie fréquentent davantage la vallée de l'Arve (+4 points). Enfin, la fréquentation des résidents de l'Ain dans le Pays de Gex croît de 6 points.

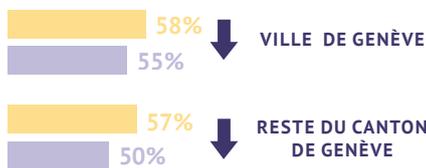


Les logiques qui prédominent pour les déplacements entre régions sont triples : l'attractivité représentée par le pôle urbain majeur qu'est Genève, la proximité (polarités secondaires) et l'amélioration de l'offre de transports en commun.

Des spécialisations fortes dans certaines régions du Grand Genève

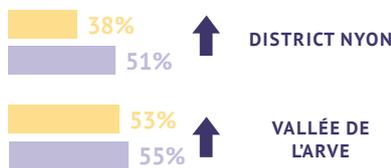
L'étude fine des motifs de fréquentation (au moins quelques fois par année) des régions du Grand Genève par leurs résidents permet de rendre compte de certaines spécificités territoriales à l'œuvre au sein de l'agglomération.

Travail ou études



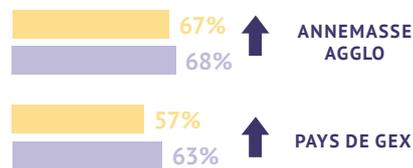
Même si une baisse de la fréquentation pour ce motif est observable en raison de la pandémie, la ville de Genève (55%) et le reste du canton de Genève (50%) sont les deux régions les plus fréquentées du Grand Genève pour le travail ou les études.

Activités extérieures de loisirs



Le district de Nyon (51%) et la vallée de l'Arve (55%) sont les régions les plus fréquentées pour exercer des activités extérieures de loisirs. La moitié des résidents du Grand Genève fréquente également Thonon-Chablais quelques fois par année pour ce motif.

Achats dans une zone commerciale



Les régions d'Annemasse et du pays de Gex constituent les deux polarités où se rendent le plus fréquemment les résidents du Grand Genève pour effectuer des achats dans une zone commerciale. La fréquentation pour ce motif est par ailleurs en hausse.

La prédominance de la voiture comme mode de transport inter-régions

Mode utilisé généralement - tous motifs		Voiture conducteur		Voiture + TC		Train		Autres TC	
		V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Région de destination	Ville de Genève	74%	66%	23%	25%	13%	15%	31%	16%
	Reste du canton de Genève	79%	75%	21%	19%	10%	9%	22%	13%
	Annemasse agglo	85%	81%	6%	4%	2%	6%	11%	13%
	St-Julien CC du Genevois	86%	83%	6%	6%	2%	1%	8%	6%

La voiture conducteur est de loin le mode le plus sollicité dans le cadre des déplacements inter-régions.

Son utilisation semble cependant diminuer dans les régions ci-contre, et particulièrement à destination de la ville de Genève (-8 points).

La voiture conducteur est nettement plus utilisée pour se rendre dans les régions françaises (entre 81% et 87%) qu'en ville de Genève (66%) ou dans le reste du canton de Genève (75%).

L'usage des autres TC diminue dans la plupart des destinations et de façon marquée pour se rendre en ville de Genève (-15 points) et dans le reste du canton de Genève (-9 points).

C'est néanmoins pour se rendre en ville de Genève (16%) et dans le reste du canton de Genève (13%) que les autres TC sont les plus utilisés.

Annemasse agglo est la seule destination dont l'usage du train (+4 points) et des autres TC (+2 points) est en hausse. Le train gagne également de nouveaux usagers (+2 points) à destination de la ville de Genève.

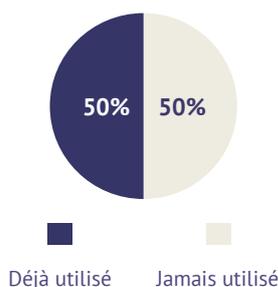


Principaux résultats

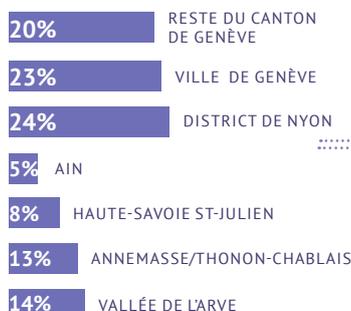
L'appropriation du Léman Express par les résidents du Grand Genève

Une appropriation majeure du Léman Express par les résidents du Grand Genève

50% des résidents du Grand Genève ont déjà utilisé le Léman Express depuis sa mise en service !



Fréquentation du Léman Express au moins 1 fois par mois



Les résidents des régions suisses se sont appropriés massivement le Léman Express. Près d'un quart des résidents de la ville de Genève et du district de Nyon l'utilisent au moins 1 fois par mois.

Au sein des régions françaises, ce sont majoritairement les résidents des régions d'Annemasse/Thonon-Chablais (13%) et de la vallée de l'Arve (14%) qui fréquentent cette nouvelle offre ferroviaire.

Intentions et utilisations effectives du Léman Express

Une utilisation effective globalement moindre que les intentions évoquées lors de la première vague.

Travail



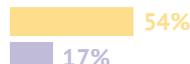
Près de la moitié de l'échantillon avait indiqué vouloir fréquenter le Léman Express une fois sa mise en service pour le motif travail. **Un quart de l'échantillon l'a utilisé à cette fin.** Le travail représente le premier motif d'utilisation de ce mode.

Visite de proches



18% des sondés ont fréquenté le Léman Express pour rendre visite à des proches. Il s'agit du second motif pour lequel les résidents du Grand Genève fréquentent ce mode.

Loisirs extérieurs



17% des résidents du Grand Genève ont utilisé le Léman Express dans le cadre d'activités de loisirs extérieurs. L'usage diffère du triple par rapport aux intentions émises.

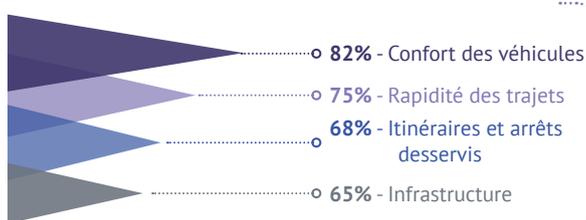


Ces variations s'expliquent par deux raisons principales :

1. Les intentions diffèrent bien souvent des actes.
2. Le contexte sanitaire a réduit les possibilités de mettre en application ses intentions (confinements, télétravail, recommandations de ne pas utiliser les TC, etc.).

Une offre qui satisfait globalement les usagers du Léman Express

Satisfaction des usagers du Léman Express



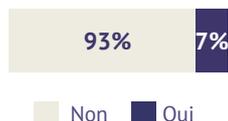
Le confort des véhicules, la rapidité des trajets, les itinéraires et arrêts desservis ainsi que l'infrastructure satisfont plus de deux tiers des usagers. **Seuls l'information digitale (48%) et les tarifs (44%) satisfont moins de la moitié des répondants.**



Les enquêtés suisses sont plus satisfaits que les enquêtés français en ce qui concerne la rapidité des trajets, l'interconnexion, les horaires et cadences, la ponctualité et les tarifs.

Démotorisation des ménages liée au Léman Express

Séparation d'un véhicule motorisé depuis 2019



Parmi les 7% (n=98) des ménages qui se sont séparés d'un de leur véhicule motorisé depuis 2019, **20% affirment que l'amélioration du réseau de transports en commun dans la région a eu une grande importance** dans la prise de cette décision.

Les résidents du canton de Genève et d'Annemasse/Thonon-Chablais sont légèrement surreprésentés parmi les personnes qui se sont séparées d'un véhicule suite à la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse.

ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

UNE PÉRIODE MARQUÉE PAR DEUX CHANGEMENTS MAJEURS : LE LÉMAN EXPRESS ET LA PANDÉMIE

Malgré une période 2019-2021 caractérisée par la pandémie de COVID-19, ayant induit de profonds changements dans les rythmes et habitudes de déplacement des résidents du Grand Genève, les données issues de cette enquête longitudinale ont permis de mettre en lumière de riches enseignements dans l'évolution en cours de la mobilité dans cet espace transfrontalier.

UNE PLACE DE LA VOITURE ENCORE TRÈS IMPORTANTE

Bien qu'une baisse de son usage quotidien a pu être observée, la voiture occupe une place aujourd'hui encore prégnante chez les résidents du Grand Genève en termes d'usage, d'équipement, de perception et de choix modal.

UNE BAISSÉ MAJEURE DE LA FRÉQUENTATION DES AUTRES TC

Les autres TC connaissent une forte diminution de leur fréquentation dans la quasi-totalité des régions du Grand Genève. La baisse de leur usage peut certainement faire partie d'un effet conjoncturel plutôt que structurel, consécutive des recommandations sanitaires des autorités de les éviter.

UNE DYNAMIQUE EN FAVEUR DU VÉLO ÉLECTRIQUE

Déjà amorcé avant 2019, l'engouement autour du vélo se confirme et se renforce dans la totalité des régions du Grand Genève, en particulier chez les résidents français.

UNE APPROPRIATION MARQUÉE DU LÉMAN EXPRESS

Le Léman Express a été largement approprié par les résidents du Grand Genève, notamment dans les régions suisses où entre 20-24% de ceux-ci l'utilisent au moins 1 fois par mois. À

Annemasse/Thonon-Chablais, le Léman Express s'est véritablement ancré et diffusé dans les modes de vie et les pratiques de déplacement des résidents de la région.

DES LOGIQUES À RENFORCER

L'évolution des dynamiques comportementales à l'oeuvre dans le Grand Genève, observées entre 2019-2021, permet de tirer les enseignements généraux suivants :

- Une politique ambitieuse de l'offre de transports en commun transfrontalière porte ses fruits dans l'agglomération car une demande latente forte existe !
- Il faut dès à présent réfléchir et planifier le renforcement et l'extension de ce réseau ferroviaire transfrontalier à l'échelle régionale, ceci pour relever l'énorme défi climatique et énergétique.
- L'offre en faveur vélo doit suivre la demande qui s'est développée très rapidement car un potentiel très important est à exploiter, en particulier pour les déplacements transfrontaliers.
- La voiture n'a pas dit son dernier mot ! Il faut porter une vigilance sur toute amélioration de l'offre routière, le stationnement et les vitesses. Un vrai report modal a lieu uniquement lorsque l'offre TIM est moins attractive !



Markus Eigenheer, CC, 2019



Nicolas Ettlin, Wikimedia Commons, 2019

Le rapport entier est disponible en ligne :

<https://drive.google.com/file/d/1J8lNoF6sN78mkF-AX1kNrYH5P2tmTtNZ/view>



Contact : info@6-t.co
<https://6-t.co/>