

6-t



Panel Mobilité Grand Genève

Résultats longitudinaux des vagues d'enquête 2019 et 2021

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



Impressum

Commanditaire



Grand Genève
Service des affaires européennes, régionales et fédérales
Rue David Dufour 5
Case postale 22
1211 Genève 8



Transports Publics Genevois (TPG)
Route de la Chapelle 1
1212 Grand-Lancy 1



Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc ATMB
1440 route de Cluses
74138 Bonneville

Mandataire

6t-bureau de recherche Sàrl
Rue des Voisins 15
1205 Genève

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2022). Panel Mobilité Grand Genève - Résultats longitudinaux des vagues d'enquêtes 2019 et 2021.

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui des commanditaires.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

Table des matières

Partie 1 Introduction et méthodologie	4
1. Contexte et objectifs de l'étude	5
1.1. Le Léman Express : vers une évolution des comportements de mobilité dans le Grand Genève	5
1.2. Le Panel Mobilité du Grand Genève : suivre de près les évolutions en cours et les effets de cette nouvelle donnée structurante sur le territoire.....	5
2. Approche proposée	6
2.1. Disposer d'un regard large sur les enjeux de mobilité	6
2.2. Répondre au manque avéré de base de sondage transfrontalière solide	7
3. Méthodologie	8
3.1. Une enquête longitudinale	8
3.2. Périmètre d'étude	9
3.3. Constitution du panel	10
3.4. Questionnaire de la vague 2	11
3.5. Le déroulement de l'enquête	11
3.6. L'échantillon	12
Partie 2 Résultats	16
> Préambule.....	17
1. L'équipement en moyen de transport et abonnements.....	17
1.1. Permis de conduire.....	17
1.2. Possession de véhicules.....	18
1.3. Abonnements.....	21
Synthèse L'équipement en moyen de transport.....	25
2. La perception des moyens de transport.....	26
2.1. Précisions méthodologiques.....	26
2.2. Perception dominante des moyens de transport.....	26
2.3. Adjectifs cités pour qualifier les modes	30
Synthèse La perception des moyens de transport.....	33
3. Les pratiques de mobilité.....	34
3.1. Fréquences d'usage des modes.....	34
3.2. Pratiques modales pour le travail ou les études	36
Synthèse Les pratiques de mobilité	46
4. La typologie des logiques de choix modal	47
4.1. Approche.....	47
4.2. Logiques de choix modal dans le Grand Genève.....	49
4.3. Adaptation exploratoire de la typologie	55
Synthèse La typologie des logiques de choix modal	57
5. Les spatialités.....	58
5.1. Le degré de fréquentation des régions du Grand Genève	58
5.2. Les motifs de fréquentation des régions du Grand Genève	61
5.3. Les moyens de transport utilisés	62
Synthèse Les spatialités	65
6. Le choix résidentiel	66
6.1. Profil des personnes ayant déménagé.....	66

6.2. Destination du déménagement	66
6.3. Motifs du déménagement	67
6.4. L'adaptation des pratiques modales à la suite du dernier déménagement.....	67
Synthèse Le choix résidentiel.....	69
7. La perception et l'appropriation de l'offre Léman Express.....	70
7.1. Connaissance de l'offre	70
7.2. Appropriation de l'offre du Léman Express.....	71
7.3. Démotorisation des ménages liée à l'offre	77
Synthèse La perception et l'appropriation de la nouvelle offre de transports en commun	80
Partie 3 Enseignements	81
> Synthèse des principales évolutions entre 2019 et 2021	82
> Principaux enseignements	84
Table des figures et annexes	87
1. Tables des figures et des tableaux	88
1.1. Tables des figures	88
1.2. Tables des tableaux	90
2. Le questionnaire	91

Partie 1

Introduction et méthodologie

1. Contexte et objectifs de l'étude

1.1. Le Léman Express : vers une évolution des comportements de mobilité dans le Grand Genève

Le Léman Express est entré en service en décembre 2019. Avant sa mise en service, des espoirs importants résidait dans sa contribution potentielle à la modification des comportements de mobilité dans le Grand Genève. Avant son entrée en service, plusieurs observations allant dans le sens de cette hypothèse étaient ainsi mises en exergue :

- La saturation très importante des axes routiers de l'agglomération, en particulier les infrastructures autoroutières ;
- L'existence d'une demande latente très conséquente envers une amélioration de l'offre de transports en commun transfrontalière ;
- Le succès immédiat des améliorations de l'offre TC de manière générale en Suisse et en particulier dans les agglomérations économiquement et démographiquement très dynamiques ;
- Le saut qualitatif majeur et historique que représente le Léman Express en tant que réseau express régional transfrontalier.

Aussi les évolutions à court, moyen et long terme dans le domaine de la mobilité et du territoire à la suite de ce changement majeur ont été identifiées comme sources potentielles de très riches enseignements opérationnels et scientifiques.

1.2. Le Panel Mobilité du Grand Genève : suivre de près les évolutions en cours et les effets de cette nouvelle donne structurante sur le territoire

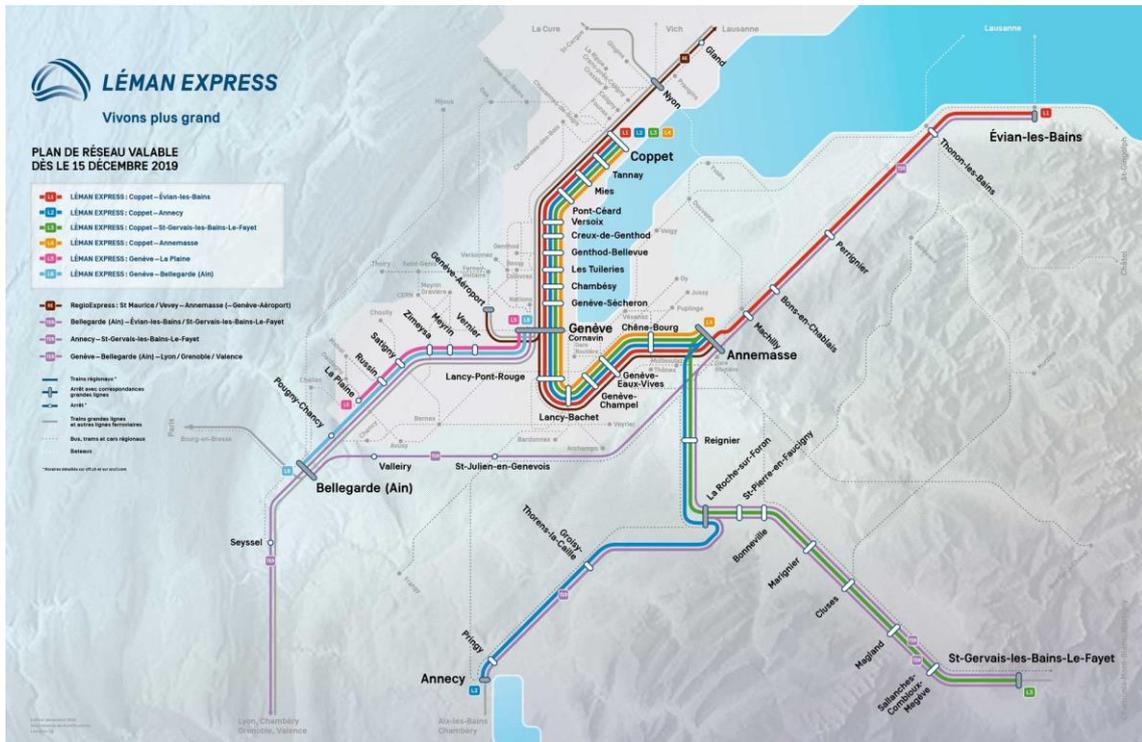
Ce constat quant aux changements à venir a poussé le Grand Genève à mettre sur pied un monitoring multimodal transfrontalier visant à recueillir, synthétiser et étudier les principales données de comptage et de fréquentation des infrastructures et des différents moyens de transport de l'agglomération.

Afin de compléter ces nombreuses observations chiffrées, le **Panel Mobilité Grand Genève** été mis sur pied. **Ce dernier est issu du partenariat entre 6t-bureau de recherche, le Grand Genève, les TPG et ATMB.** Il a été conçu dans le but d'aborder la dimension comportementale des changements. Une dimension centrale pour mieux identifier et comprendre certaines des dynamiques à l'œuvre, notamment :

- > Les principaux leviers et freins au report modal ;
- > Les principales conséquences de cette nouvelle accessibilité sur le choix résidentiel et d'activités des ménages : travail, achat, sport, formation ;
- > Les principales différences sociales et géographiques dans l'appropriation de la nouvelle offre ;

- > L'impact sur l'image globale des différents moyens de transport.

Figure n° 1 : Le réseau du Léman Express mis en service en décembre 2019. Source : Lemans Express.ch



2. Approche proposée

2.1. Disposer d'un regard large sur les enjeux de mobilité

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

- Se diffuser dans **l'ensemble de la population** (en formation, actifs, retraités) ;
- Toucher **toutes les régions du Grand Genève**, voire au-delà ;
- Concerner **toutes les mobilités** : tant les trajets domicile-travail que ceux liés aux achats, à l'accompagnement et aux loisirs ;
- Entraîner 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.

Ce postulat nous a ainsi invité à porter un regard le plus large possible sur l'agglomération transfrontalière et ses habitants et ne pas focaliser l'observation sur le seul futur RER et ses usagers ou sur le seul motif travail. C'est la raison qui explique le nom du projet porté sur la **mobilité** et le **Grand Genève** considérés dans leur ensemble.

2.2. Répondre au manque avéré de base de sondage transfrontalière solide

Nous avons également fait le constat que les bases de sondage transfrontalières fiables étaient fréquemment manquantes à l'échelle du Grand Genève. Une revue des enquêtes réalisées ces 10 dernières années sur cette thématique a en effet montré que celles-ci reposaient sur des bases méthodologiques fragiles :

- Une couverture de la population aléatoire, d'où de possibles biais de sélection des participants ;
- Un faible taux de participation obtenu, d'où des problèmes de représentativité par rapport à la population de référence ;
- De faibles effectifs des sous-échantillons relatifs à certaines zones du Grand Genève, et donc risque d'inconsistance dans l'analyse ultérieure des résultats ;
- Le caractère transfrontalier du territoire induit de nombreuses difficultés en termes d'harmonisation des données des enquêtes n'ayant initialement pas été envisagées sous cet angle (structure, contenu, temporalité, etc.).

Sur la base de ces diverses enquêtes, les inférences statistiques projetées sur la population de référence du Grand Genève qui sont présentées pour les diverses thématiques investiguées (mobilité, achats, culture, etc.) se révèlent bien souvent hasardeuses. **Face aux très importants enjeux de politique publique considérés à cette échelle, une base de sondage transfrontalière solide paraissait dès lors indispensable.**

3. Méthodologie

3.1. Une enquête longitudinale

Le panel mobilité se présente sous la forme **d'une enquête longitudinale en deux vagues**, c'est-à-dire d'un sondage réalisé auprès d'un échantillon représentatif du Grand Genève avant et après la mise en service du Léman Express, ceci afin de pouvoir identifier et mesurer les changements résultant de la nouvelle offre.

Les données de la première vague d'enquête ont été récoltées en novembre 2019 – soit juste avant l'entrée en service du LEX – tandis que la deuxième vague était initialement prévue pour l'année suivante.

Un délai plus long qu'initialement prévu a dû être observé entre les deux vagues d'enquête. En effet, l'arrivée de la pandémie de COVID-19 début 2020 a eu un impact très conséquent sur le quotidien des résidents du Grand Genève, particulièrement en termes de mobilité. En raison des importantes perturbations de cette période, il est dès lors apparu pertinent de repousser le lancement de la deuxième vague d'enquête. Nous n'avons aujourd'hui toujours pas retrouvé une situation s'apparentant à celle précédant la pandémie. De nouvelles habitudes se sont mises en place (on pense notamment à la pratique du télétravail) – et les transports publics n'ont pas retrouvé leur taux d'occupation pré-pandémie. Il a finalement été décidé de lancer la deuxième vague à l'automne 2021, durant une période moins troublée que les mois l'ayant précédés.

Le présent rapport présente les résultats de la deuxième vague d'enquête, mis en regard avec ceux de la première. Dans l'analyse des résultats, il conviendra évidemment de tenir compte de la « nouvelle donne » qui résulte de la pandémie et des conséquences durables entraînées par celles-ci.

La sensibilité des résultats longitudinaux déclaratifs

D'emblée, il s'agit aussi de souligner ici la sensibilité des résultats lorsqu'ils ont une dimension longitudinale et se basent sur du déclaratif. Aussi certaines évolutions observées doivent être interprétées avec prudence. Il est en effet possible qu'un individu ne réponde pas exactement de la même manière à une question à deux années d'écart, sans que ses comportements réels aient profondément changé pour autant. Cette sensibilité générale des résultats est cependant "compensée" par la taille conséquente de l'échantillon questionné.

3.2. Périmètre d'étude

Comme c'était le cas pour la première vague, le périmètre d'étude est fixé aux limites institutionnelles du Grand Genève comprenant 209 communes réparties entre le Canton de Genève, le Canton de Vaud, le département de la Haute-Savoie et le département de l'Ain.

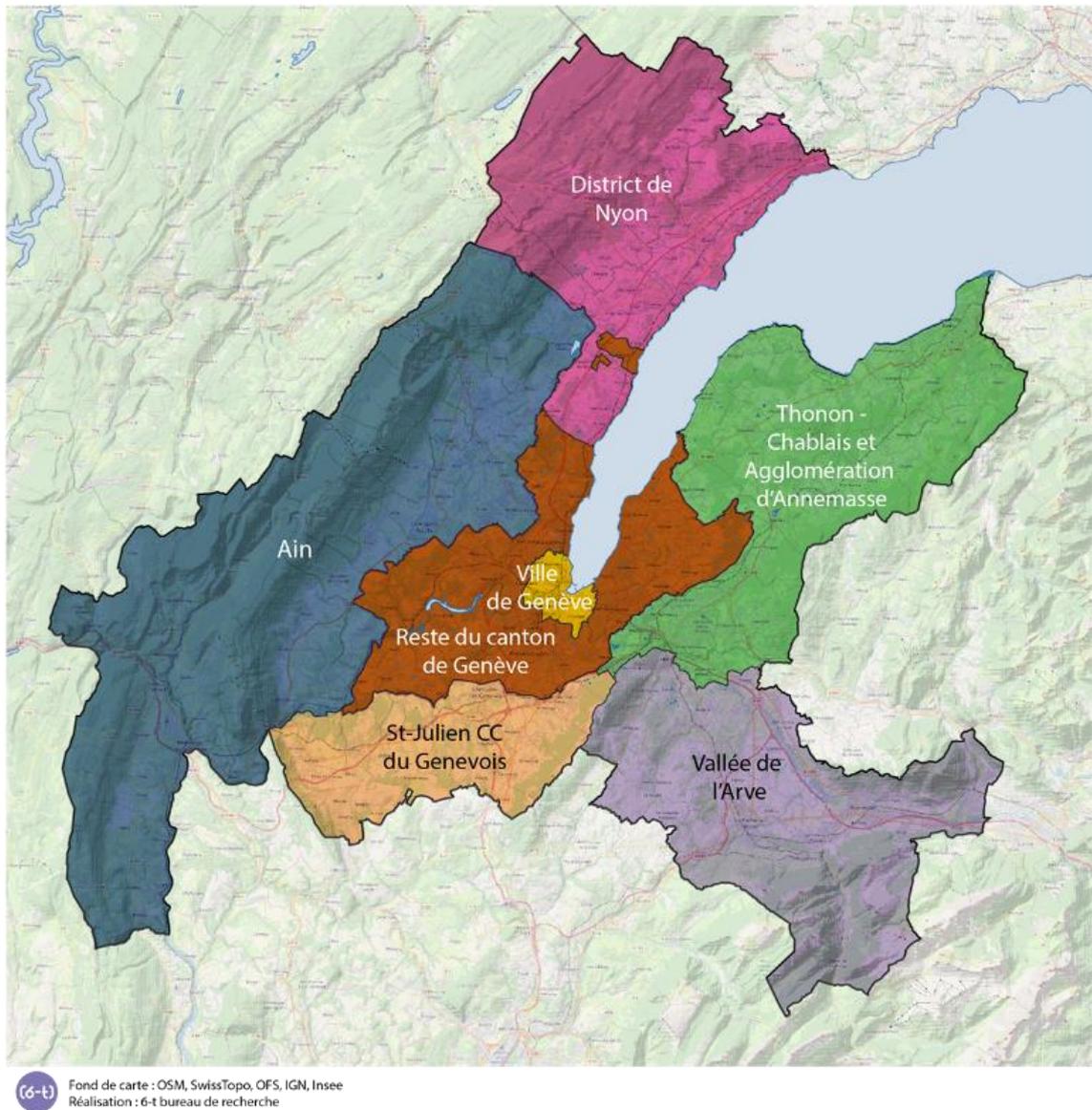
Lors de la première vague d'enquête, afin de bien prendre en compte la diversité de ce périmètre global, le découpage suivant avait été utilisé :

- La ville de Genève ;
- Le reste du canton de Genève ;
- Le District de Nyon ;
- Le Pays-de-Gex ;
- Le Pays bellegardien ;
- St-Julien en Genevois et la communauté de communes du Genevois ;
- Annemasse – Agglo ;
- Thonon – Chablais ;
- La vallée de l'Arve.

En raison de l'attrition de l'échantillon lors de la deuxième vague, particulièrement concernant la partie française, **un nouveau découpage a dû être défini pour analyser la vague 2 afin de contenir un nombre suffisant d'observation dans chaque périmètre.** C'est ce découpage un peu moins fin qui a été utilisé dans ce rapport et, par conséquent, tous les résultats considérés de manière longitudinale y compris ceux de la vague 1 ont été rapportés à ces secteurs. Ces derniers sont :

- La ville de Genève ;
- Le reste du canton de Genève ;
- Le District de Nyon ;
- La partie du département de l'Ain comprise dans le Grand Genève soit, le Pays-de-Gex et le Pays bellegardien ;
- St-Julien en Genevois et la communauté de communes du Genevois ;
- L'agglomération d'Annemasse et Thonon – Chablais ;
- La vallée de l'Arve.

Carte n° 1: Périmètre d'étude et découpage utilisé pour la vague 2 et les résultats longitudinaux



3.3. Constitution du panel

Lors de la première vague d'enquête, la constitution du panel a été effectuée par l'institut de sondage *LINK*, en collaboration avec son partenaire *Infusion* pour la partie française du périmètre d'étude. Il a été formé de la manière suivante :

En Suisse :

- Extraction aléatoire stratifiée sur la base du LINK Internet Panel. Ce panel préexistant représentait d'ores et déjà une base solide de sondage pour les cantons de Genève et pour le District de Nyon ;
- Enquêtes complémentaires téléphoniques CATI pour assurer la bonne représentativité de la population enquêtée, notamment par classes d'âge.

En France :

- Envoi du questionnaire au fichier client ATMB résidant dans le périmètre d'étude ;
- Enquête téléphonique de nouveaux participants pour compléter la base de sondage ATMB, notamment auprès des populations non motorisées.

Quel que soit le type de participation (online ou par téléphone) ou la région de résidence du participant, toutes les personnes sélectionnées qui ont participé à l'enquête ont répondu au même questionnaire. À la fin de celui-ci, il a été demandé aux participants s'ils acceptaient d'être recontactés pour la deuxième vague. Sur les 4'039 personnes qui ont répondu à la première vague, **2'492 enquêtés – soit 61% des sondés – ont donné leur accord et leur adresse électronique en vue d'être recontactés pour la deuxième vague d'enquête**. Le questionnaire 2021 a donc été envoyé à ces 2'492 personnes.

3.4. Questionnaire de la vague 2

Le questionnaire (cf. annexe) utilisé pour cette deuxième vague a été largement repris de la première vague avec quelques adaptations. Il a été structuré de la manière suivante :

- 1) Questions de filtre : pays et commune de résidence, déménagement depuis 1^{ère} vague, activité ;
- 2) Équipement en moyens de transport et abonnements ;
- 3) Perceptions des moyens de transport ;
- 4) Pratiques modales tous motifs ;
- 5) Pratiques modales domicile-travail / formation, pratique du télétravail ;
- 6) Spatialités des activités dans le Grand Genève ;
- 7) Choix résidentiel (personnes ayant déménagé seulement) ;
- 8) Perception de la nouvelle offre Léman Express ;
- 9) Fiche socio-démographique.

3.5. Le déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée du 20 septembre au 1^{er} novembre 2021. La passation du questionnaire a duré en moyenne 21 minutes, soit une durée similaire à celle de la première vague d'enquête.

3.6. L'échantillon

a) Vue d'ensemble

Sur les **2'492** personnes ayant donné leur accord pour être recontactées à la fin de la première vague, **1'341** ont répondu à la deuxième enquête, soit un taux de réponse de 54%. L'attrition relativement importante peut en partie s'expliquer par des adresses devenues invalides (n=223), mais également par le temps assez long qui a été laissé entre les deux vagues d'enquête en raison du contexte de pandémie.

Nous avons en outre pu observer une forte différence de participation en fonction des sources des sous-échantillons. En Suisse, les répondants issus du LINK Internet Panel se sont montrés les plus fidèles avec un taux de réponse de 78%, contre 35% seulement pour les répondants recrutés par téléphone lors de la première vague. En France, le taux de réponse est globalement plus bas, s'élevant à 60% pour les personnes recrutées via le fichier clients ATMB et 19% seulement pour les participants recrutés par téléphone. Soulignons alors que les clients ATMB sont surreprésentés dans cette deuxième vague, particulièrement dans la vallée de l'Arve où ils représentent 93% des répondants de la région.

Parmi les répondants à cette deuxième vague, près de 90% – soit **1'198** personnes – ont donné leur accord en vue d'être recontactés dans le cadre d'enquêtes de suivi relatives aux enjeux de mobilité dans le Grand Genève.

Le tableau ci-dessous présente la composition de l'échantillon obtenu selon la région de résidence. Nous relevons globalement que de grandes précautions doivent être prises concernant les résultats de St-Julien CC du Genevois ainsi que du secteur Ain où les effectifs sont faibles.

Tableau n° 1 : Composition de l'échantillon total non pondéré

Échantillon total		Suisse			France			Total	
		854 (64%)			487 (36%)			1'341 (100%)	
		Ville de Genève	Reste du canton de Genève	District de Nyon	St-Julien CC du Genevois	Annemasse/T honon-Chablais	Vallée de l'Arve	Ain	Total
		185 (14%)	447 (33%)	222 (17%)	65 (5%)	129 (10%)	216 (16%)	77 (6%)	1341 (100%)
Genre	Homme	87 (47%)	216 (48%)	123 (55%)	29 (45%)	69 (53%)	128 (59%)	37 (48%)	689 (51%)
	Femme	98 (53%)	231 (52%)	99 (45%)	36 (55%)	60 (47%)	88 (41%)	40 (52%)	652 (49%)
Classes d'âge	18-34	27 (15%)	38 (9%)	22 (10%)	1 (2%)	15 (12%)	23 (11%)	5 (6%)	131 (10%)
	35-49	54 (29%)	130 (29%)	59 (27%)	29 (45%)	40 (31%)	86 (40%)	25 (32%)	423 (32%)
	50-64	42 (23%)	164 (37%)	70 (32%)	23 (35%)	51 (40%)	89 (41%)	28 (36%)	467 (35%)
	65+	62 (34%)	115 (26%)	71 (32%)	12 (18%)	23 (18%)	18 (8%)	19 (25%)	320 (24%)
Activité principale	Étudiant, en formation	9 (5%)	10 (2%)	6 (3%)	0 (0%)	3 (2%)	1 (0%)	1 (1%)	30 (2%)
	Actif à plein temps ou à temps partiel	102 (55%)	268 (60%)	131 (59%)	47 (72%)	97 (75%)	180 (83%)	49 (64%)	874 (65%)
	Au chômage, en recherche d'emploi	7 (4%)	12 (3%)	8 (4%)	4 (6%)	6 (5%)	6 (3%)	2 (3%)	45 (3%)
	Au foyer	4 (2%)	19 (4%)	9 (4%)	1 (2%)	0 (0%)	1 (0%)	3 (4%)	37 (3%)
	Retraité	60 (32%)	126 (28%)	63 (28%)	13 (20%)	22 (17%)	26 (12%)	20 (26%)	330 (25%)
	Autre	3 (2%)	12 (3%)	5 (2%)	0 (0%)	1 (1%)	2 (1%)	2 (3%)	25 (2%)
Structure du ménage	Seul sans enfants	60 (32%)	94 (21%)	42 (19%)	16 (25%)	20 (16%)	23 (11%)	10 (13%)	265 (20%)
	Seul avec enfant(s)	8 (4%)	37 (8%)	12 (5%)	5 (8%)	12 (9%)	13 (6%)	4 (5%)	91 (7%)
	En couple sans enfants	56 (30%)	118 (26%)	68 (31%)	11 (17%)	51 (40%)	64 (30%)	24 (31%)	392 (29%)
	En couple avec enfant(s)	38 (21%)	169 (38%)	87 (39%)	31 (48%)	41 (32%)	111 (51%)	35 (45%)	512 (38%)
	En colocation, avec des amis	6 (3%)	5 (1%)	1 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (0%)	1 (1%)	14 (1%)
	Avec les parents	13 (7%)	17 (4%)	11 (5%)	0 (0%)	3 (2%)	2 (1%)	1 (1%)	47 (4%)
	Autre	4 (2%)	7 (2%)	1 (0%)	2 (3%)	2 (2%)	2 (1%)	2 (3%)	20 (1%)
Niveau de formation (Suisse)	Scolarité obligatoire, sans formation	11 (6%)	12 (3%)	2 (1%)					26 (3%)
	Apprentissage, formation professionnelle initiale	27 (15%)	90 (20%)	48 (22%)					165 (19%)
	Maturité, baccalauréat, école de culture générale	19 (10%)	49 (11%)	29 (13%)					97 (11%)
	Formation professionnelle supérieure, école technique	19 (10%)	72 (16%)	38 (17%)					130 (15%)
	Haute école	104 (57%)	213 (48%)	100 (45%)					420 (49%)
	Autre	3 (2%)	4 (1%)	4 (2%)					11 (1%)
Niveau de formation (France)	Sans diplôme				0 (0%)	4 (3%)	3 (1%)	1 (1%)	9 (2%)
	CAP, BEP				7 (11%)	17 (13%)	25 (12%)	8 (11%)	57 (12%)
	Bac				1 (2%)	20 (16%)	18 (8%)	6 (8%)	47 (10%)
	Bac + 2				17 (27%)	19 (15%)	48 (22%)	15 (20%)	100 (20%)
	Bac +3 ou au-delà				32 (51%)	59 (46%)	110 (51%)	37 (50%)	244 (50%)
	Autre				6 (10%)	10 (8%)	12 (6%)	7 (9%)	35 (7%)
Classes de revenu du ménage (Suisse)	Moins de 4'000 francs	21 (11%)	33 (7%)	7 (3%)					61 (7%)
	4'000 à 6'000 francs	25 (14%)	70 (16%)	29 (13%)					124 (15%)
	6'001 à 8'000 francs	30 (16%)	58 (13%)	34 (15%)					122 (14%)
	8'001 à 10'000 francs	28 (15%)	77 (17%)	42 (19%)					147 (17%)
	Plus de 10'000 francs	50 (27%)	129 (29%)	69 (31%)					248 (29%)
	Refus de répondre	31 (17%)	80 (18%)	41 (18%)					152 (18%)
Classe de revenu du ménage (France)	Moins de 2'000 EUR				1 (2%)	8 (6%)	6 (3%)	2 (3%)	17 (3%)
	2'000 à 3'000 EUR				8 (12%)	12 (9%)	20 (9%)	7 (9%)	47 (10%)
	3'001 à 6'000 EUR				20 (31%)	46 (36%)	84 (39%)	23 (30%)	173 (36%)
	6'001 à 9'000 EUR				14 (22%)	29 (22%)	53 (25%)	18 (24%)	114 (23%)
	Plus de 9'000 EUR				9 (14%)	19 (15%)	27 (13%)	15 (20%)	70 (14%)
	Refus de répondre				13 (20%)	15 (12%)	26 (12%)	11 (14%)	65 (13%)

b) Redressement de l'échantillon

Afin que l'échantillon soit représentatif de la population de référence, les données ont été redressées en ce qui concerne les classes d'âge ainsi que la région de résidence. La classe d'âge la plus jeune (18-34 ans) était en effet sous-représentée dans l'échantillon, tout comme les résidents de la ville de Genève, d'Annemasse / Thonon-Chablais et de l'Ain.

Tableau n° 2 : Poids appliqués sur les variables d'âge et de région de résidence

Poids appliqués sur les variables d'âge et de région de résidence		
Lieu de résidence	Ville de Genève	2.133
	Reste du canton de Genève	0.633
	District de Nyon	0.664
	St-Julien CC du Genevois	0.915
	Annemasse	1.391
	Vallée de l'Arve	0.559
	Thonon - Chablais	1.855
	Pays de Gex	1.987
	Pays bellegardien	1.212
Classes d'âge	18-34 ans	1.935
	35-49 ans	0.952
	50-64 ans	0.805
	65 ans et plus	0.921

Notons que malgré les coefficients de pondération appliqués, les 18-34 ans restent sous-représentés dans notre échantillon (21%, contre 28% de la population réelle du Grand Genève), tandis que les 65 ans et plus sont quelque peu surreprésentés (24%, contre 20% de la population réelle du Grand Genève).

De plus, notons que dans cette deuxième vague (tant avant qu'après pondération), nous trouvons une proportion plus importante des niveaux de formation et des revenus élevés que lors de la première vague, et ce, de façon plus marquée pour les personnes qui résident en France (44% de Haute École en V1 contre 49% en V2, 37% de Bac+3 en V1 contre 50% en V2, 41% de revenus supérieurs à 8'000 CHF en V1 contre 46% en V2, 23% de revenus supérieurs à 6'000 euros en V1 contre 37% en V2). S'il est important de s'en souvenir lors de l'interprétation de certains résultats, soulignons que cela ne péjore pas les comparaisons entre V1 et V2 puisque celles-ci portent uniquement sur les personnes ayant répondu aux deux vagues de l'enquête (les chiffres de la première vague qui apparaissent dans les résultats de ce rapport ont été actualisés et portent sur les mêmes 1'341 personnes qui ont répondu à la deuxième vague).

Le tableau ci-dessous présente la composition de l'échantillon **pondéré**.

Tableau n° 3 : Composition de l'échantillon total pondéré

Échantillon total		Suisse			France			Total	
		837 (62%)			504 (38%)			1'341 (100%)	
		Ville de Genève	Reste du canton de Genève	District de Nyon	St-Julien CC du Genevois	Annemasse/T honon-Chablais	Vallée de l'Arve	Ain	Total
		415 (31%)	276 (21%)	147 (11%)	54 (4%)	201 (15%)	120 (9%)	129 (10%)	1341 (100%)
Genre	Homme	183 (44%)	133 (48%)	79 (54%)	25 (46%)	108 (54%)	67 (56%)	62 (48%)	656 (49%)
	Femme	232 (56%)	143 (52%)	68 (46%)	29 (54%)	93 (46%)	53 (44%)	67 (52%)	685 (51%)
Classes d'âge	18-34	111 (27%)	47 (17%)	28 (19%)	2 (3%)	45 (22%)	25 (21%)	18 (14%)	275 (21%)
	35-49	110 (26%)	78 (28%)	37 (25%)	25 (47%)	60 (30%)	46 (38%)	37 (29%)	393 (29%)
	50-64	72 (17%)	84 (30%)	37 (26%)	17 (31%)	62 (31%)	40 (33%)	42 (32%)	354 (26%)
	65+	122 (29%)	67 (24%)	43 (30%)	10 (19%)	34 (17%)	9 (8%)	33 (25%)	318 (24%)
Activité principale	Étudiant, en formation	35 (8%)	12 (4%)	7 (5%)	0 (0%)	6 (3%)	1 (1%)	2 (1%)	63 (5%)
	Actif à plein temps ou à temps partiel	232 (56%)	163 (59%)	88 (60%)	39 (73%)	154 (77%)	99 (83%)	82 (64%)	857 (64%)
	Au chômage, en recherche d'emploi	18 (4%)	10 (4%)	5 (4%)	3 (6%)	9 (5%)	5 (4%)	3 (2%)	54 (4%)
	Au foyer	7 (2%)	11 (4%)	5 (3%)	1 (2%)	0 (0%)	1 (0%)	4 (3%)	30 (2%)
	Retraité	116 (28%)	72 (26%)	38 (26%)	11 (20%)	31 (15%)	13 (11%)	34 (27%)	316 (24%)
	Autre	6 (1%)	7 (3%)	3 (2%)	0 (0%)	1 (1%)	1 (1%)	3 (2%)	21 (2%)
Structure du ménage	Seul sans enfants	125 (30%)	58 (21%)	26 (18%)	14 (26%)	30 (15%)	14 (11%)	16 (12%)	283 (21%)
	Seul avec enfant(s)	16 (4%)	20 (7%)	7 (5%)	4 (7%)	16 (8%)	7 (5%)	5 (4%)	75 (6%)
	En couple sans enfants	119 (29%)	71 (26%)	44 (30%)	9 (16%)	75 (37%)	35 (29%)	43 (33%)	395 (29%)
	En couple avec enfant(s)	78 (19%)	99 (36%)	54 (37%)	26 (48%)	67 (33%)	61 (51%)	58 (45%)	443 (33%)
	En colocation, avec des amis	16 (4%)	3 (1%)	1 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (0%)	2 (1%)	23 (2%)
	Avec les parents	54 (13%)	20 (7%)	14 (10%)	0 (0%)	9 (4%)	2 (2%)	2 (1%)	100 (7%)
	Autre	8 (2%)	4 (1%)	1 (0%)	2 (3%)	3 (2%)	1 (1%)	4 (3%)	22 (2%)
Formation maximale (Suisse)	Scolarité obligatoire, sans formation	30 (7%)	7 (3%)	1 (1%)					42 (5%)
	Apprentissage, formation professionnelle initiale	54 (13%)	53 (20%)	31 (21%)					138 (17%)
	Maturité, baccalauréat, école de culture générale	51 (13%)	34 (13%)	21 (14%)					107 (13%)
	Formation professionnelle supérieure, école technique	39 (10%)	43 (16%)	26 (18%)					110 (13%)
	Haute école	229 (56%)	130 (48%)	65 (44%)					426 (51%)
	Autre	6 (1%)	2 (1%)	2 (2%)					10 (1%)
Formation maximale (France)	Sans diplôme				0 (0%)	5 (3%)	3 (2%)	2 (2%)	11 (2%)
	CAP, BEP				6 (11%)	24 (12%)	12 (10%)	11 (9%)	52 (10%)
	Bac				1 (2%)	39 (20%)	10 (9%)	9 (8%)	62 (12%)
	Bac + 2				14 (26%)	27 (14%)	26 (21%)	24 (20%)	91 (18%)
	Bac +3 ou au-delà				27 (52%)	91 (45%)	63 (52%)	64 (52%)	253 (50%)
	Autre				5 (9%)	14 (7%)	7 (6%)	12 (10%)	38 (7%)
Classes de revenu du ménage (Suisse)	Moins de 4'000 francs	47 (11%)	22 (8%)	4 (3%)					73 (9%)
	4'000 à 6'000 francs	54 (13%)	43 (16%)	18 (12%)					116 (14%)
	6'001 à 8'000 francs	65 (16%)	34 (12%)	22 (15%)					121 (14%)
	8'001 à 10'000 francs	64 (16%)	45 (16%)	26 (18%)					135 (16%)
	Plus de 10'000 francs	111 (27%)	80 (29%)	48 (33%)					239 (29%)
	Refus de répondre	73 (18%)	52 (19%)	28 (19%)					153 (18%)
Classe de revenu du ménage (France)	Moins de 2'000 EUR				1 (2%)	14 (7%)	4 (3%)	4 (3%)	22 (4%)
	2'000 à 3'000 EUR				7 (12%)	20 (10%)	11 (9%)	10 (8%)	48 (10%)
	3'001 à 6'000 EUR				16 (30%)	72 (36%)	49 (41%)	38 (30%)	175 (35%)
	6'001 à 9'000 EUR				12 (23%)	45 (22%)	28 (24%)	31 (25%)	117 (23%)
	Plus de 9'000 EUR				8 (14%)	29 (15%)	14 (11%)	25 (19%)	75 (15%)
	Refus de répondre				10 (19%)	21 (11%)	14 (12%)	20 (15%)	65 (13%)

Partie 2

Résultats

> Préambule

Avant de présenter les résultats, il convient de préciser que ceux-ci exposent les résultats de la vague d'enquête réalisée 2 ans après l'entrée en service du Léman Express (V2) – en comparaison avec la vague d'enquête réalisée avant l'entrée en service de celui-ci (V1). Rappelons encore que **les comparaisons proposées entre V1 et V2 portent exactement sur le même échantillon, soit les 1'341 individus qui ont répondu aux deux vagues de l'enquête**. Les données de la première vague ont donc été reproduites sur cette base, et il est ainsi normal qu'elles diffèrent des résultats du rapport rédigé en 2019 qui porte quant à lui sur l'échantillon total, soit 4'039 individus.

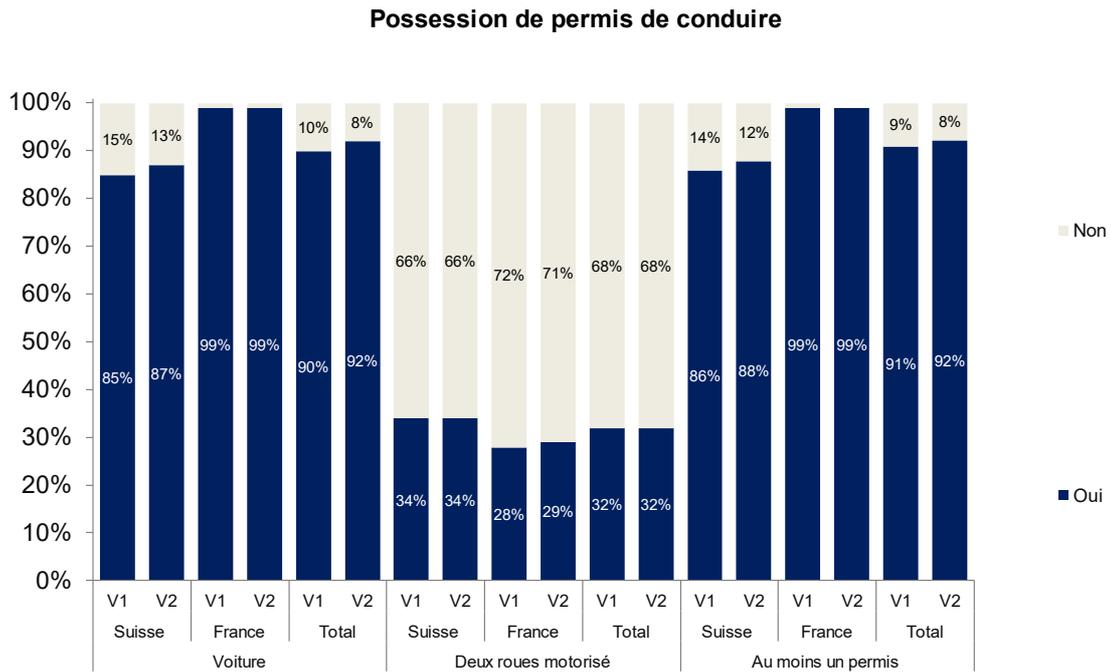
1. L'équipement en moyen de transport et abonnements

1.1. Permis de conduire

L'analyse de la possession de permis de conduire met en évidence un échantillon très équipé, avec toutefois des différences entre les régions suisses et françaises du Grand Genève.

La quasi-totalité des résidents français possède un permis voiture, contre 87% des résidents suisses. Les résidents suisses sont en revanche un peu plus nombreux que les Français à posséder un permis deux-roues. Au total, 88% des résidents suisses et 99% des résidents français possèdent au moins un permis. La proportion d'individus qui possèdent un permis n'évolue pratiquement pas entre V1 et V2, ce qui apparaît normal au regard du temps écoulé entre les deux enquêtes, trop court pour observer un effet générationnel.

Figure n° 2 : Répartition des personnes selon la possession de permis de conduire et le pays de résidence

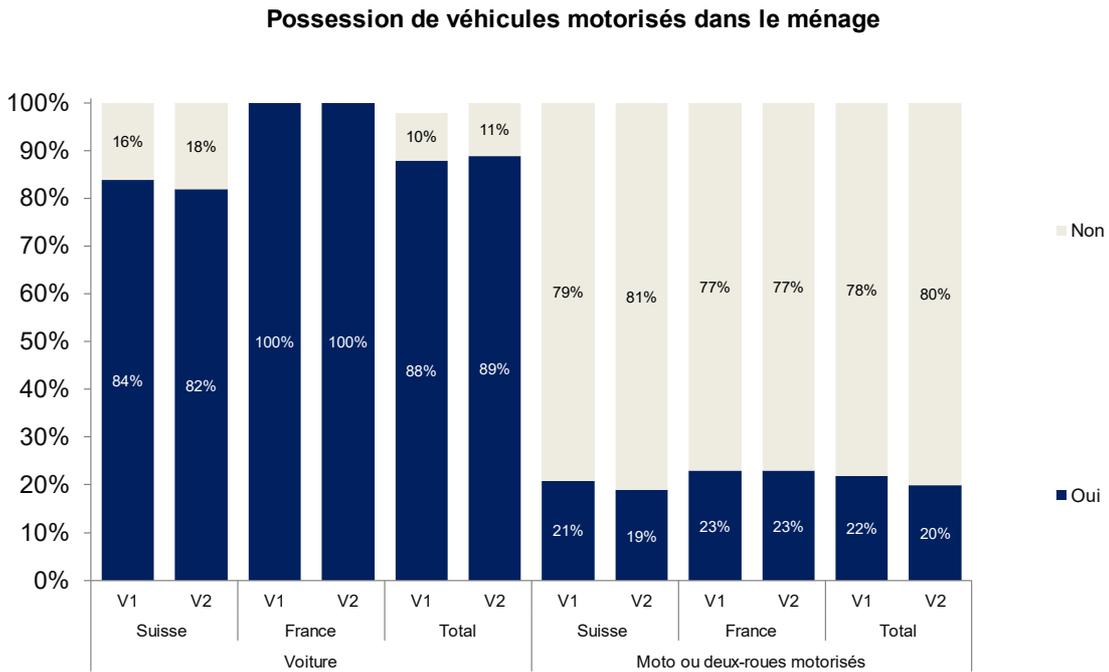


N : 1341

1.2. Possession de véhicules

En V1 comme en V2, l'équipement en véhicules motorisés de l'échantillon reste très conséquent. En effet, 81% des répondants résidant du côté suisse vivent dans des ménages qui disposent d'au moins une voiture, et 100% des répondants résidant côté français. Côté suisse, cette part est en légère diminution (-2 points en comparaison avec la V1). L'équipement en deux-roues motorisés est de moindre importance, avec environ 20% de l'échantillon qui en possèdent (avec une très légère diminution entre les deux vagues). Soulignons que la présence d'un véhicule au sein du ménage ne signifie pas forcément que l'enquêté l'a à sa disposition ou qu'il l'utilise.

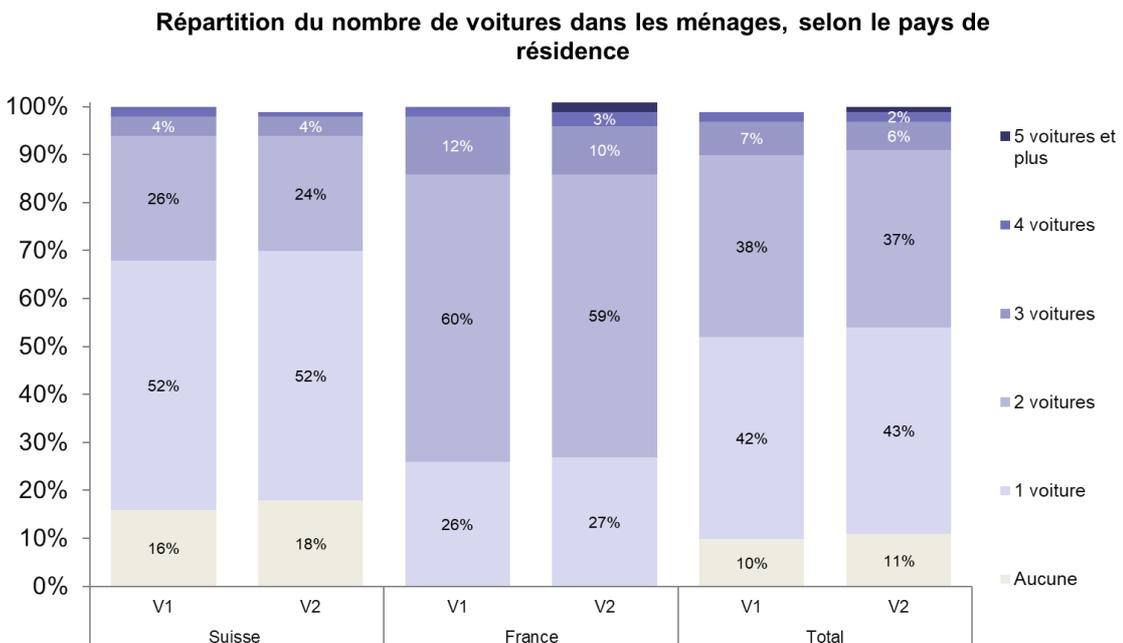
Figure n° 3 : Possession de véhicules motorisés dans le ménage, selon le pays de résidence



N : 1341

La répartition des ménages selon le nombre de voiture à disposition évolue légèrement entre les deux vagues d'enquête. On relève une diminution de ménages multimotorisés en Suisse et en France. La part des résidents en France dont le ménage possède au moins une voiture reste plus importante qu'en Suisse. De plus, ceux-ci sont également plus nombreux à posséder plusieurs voitures (73% possèdent au moins 2 voitures, contre seulement 30% des résidents côté suisse).

Figure n° 4 : Nombre de voitures dans le ménage, selon le pays de résidence



N : 1341

L'analyse plus fine par région de résidence met en avant des différences encore plus marquées qui témoignent de l'influence du niveau d'urbanité du territoire. Par exemple, 30% des résidents de la ville de Genève ne possèdent aucune voiture, et seuls 15% en possèdent 2 ou plus. Les résidents du reste du canton sont un peu plus équipés, suivis des résidents du district de Nyon. En France, ce sont les résidents de la vallée de l'Arve qui disposent du plus grand nombre de voitures par ménage, suivis de ceux de l'Ain, d'Annemasse / Thonon-Chablais et finalement, de St-Julien CC du Genevois.

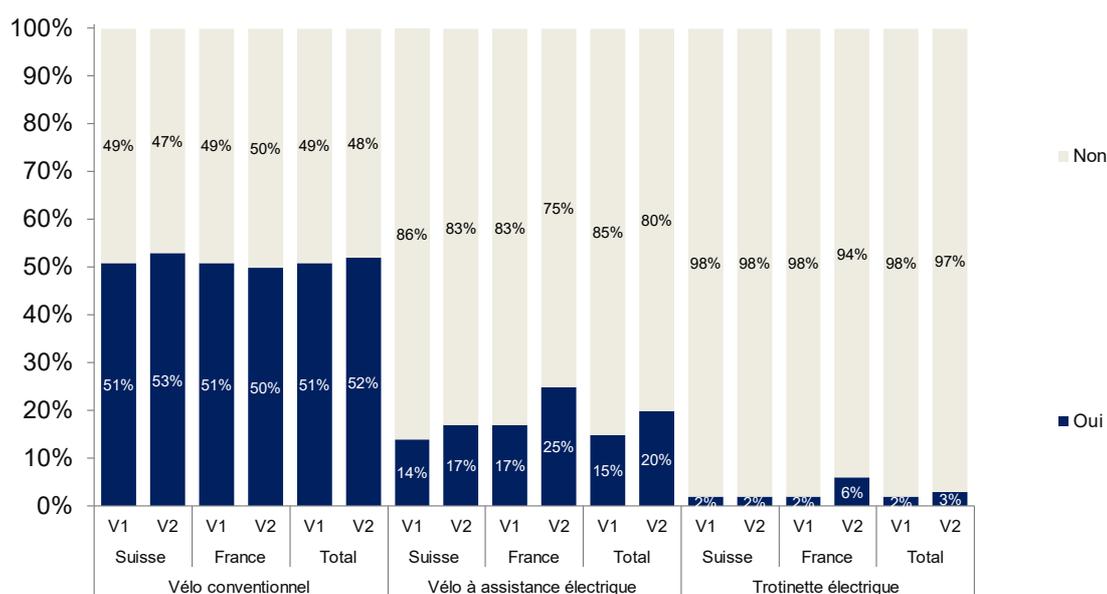
Tableau n° 4 : Nombre de voitures du ménage, selon la région de résidence

Équipement en voiture	0 voiture	1 voiture	2 voitures	3 voitures	4 voitures	5 voitures ou +
Ville de Genève	30%	55%	13%	1%	1%	0%
Reste du Canton de Genève	8%	55%	30%	5%	2%	0%
District de Nyon	4%	40%	42%	12%	1%	1%
St-Julien CC du Genevois	0%	31%	57%	10%	1%	0%
Annemasse / Thonon-Chablais	0%	29%	58%	9%	4%	1%
Vallée de l'Arve	0%	19%	66%	10%	2%	4%
Ain	0%	27%	55%	12%	3%	3%

En ce qui concerne la possession de véhicules non motorisés, on peut relever en premier lieu la progression très significative du vélo électrique. En effet, 20% de l'échantillon en dispose personnellement, contre 15% en V1, avec une augmentation encore plus marquée chez les résidents de la partie française (+8 points). La moitié des répondants – tant en Suisse qu'en France – dispose d'un vélo conventionnel et cette part, quant à elle, n'a pas évolué entre les deux vagues d'enquête. Une faible part des enquêtés possède une trottinette électrique (3%), et celle-ci est également en augmentation côté français (+4 points).

Figure n° 5 : Possession de véhicules non motorisés dans le ménage, selon le pays de résidence

Véhicules non-motorisés à disposition



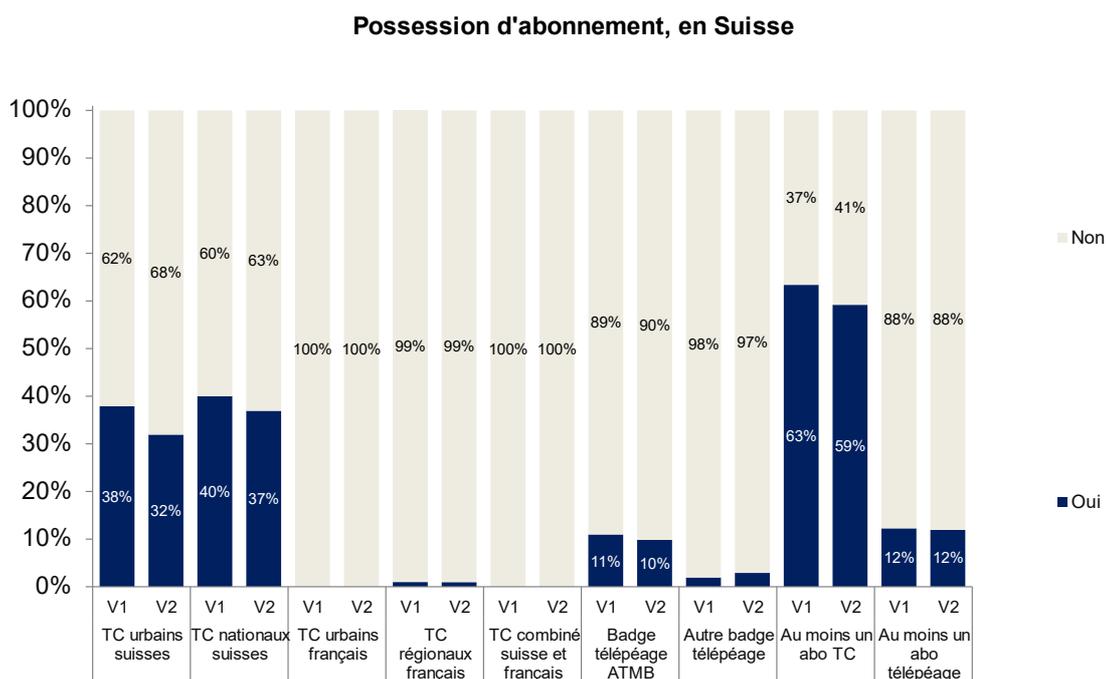
N : 1341

1.3. Abonnements

Entre la première et la deuxième vague, on peut observer que la possession d'abonnements TC a globalement diminué, tant en Suisse qu'en France. Cela s'explique par les périodes de confinement, l'essor du télétravail et les recommandations des autorités conseillant d'éviter les TC. De manière générale, les résidents suisses restent plus équipés que les résidents français en ce qui concerne les TC suisses. 32% sont abonnés au TC urbains suisses et 37% aux TC nationaux, contre respectivement 8% et 7% des résidents français. La part des répondants abonnés aux TC français est quant à elle extrêmement basse, tant parmi les résidents suisses que parmi les résidents français. En tout, 59% des résidents suisses possèdent au moins un abonnement aux TC, contre 17% des résidents français¹.

S'agissant des badges de télépéage, on observe peu de différence entre V1 et V2. Les résidents français sont cette fois bien mieux équipés que les Suisses. Plus de deux-tiers d'entre eux possèdent un tel badge, contre 12% des résidents suisses. Cette part importante est à mettre en lien avec la surreprésentation des clients ATMB parmi les répondants, soulignée dans la partie méthodologie (cf. p. 12).

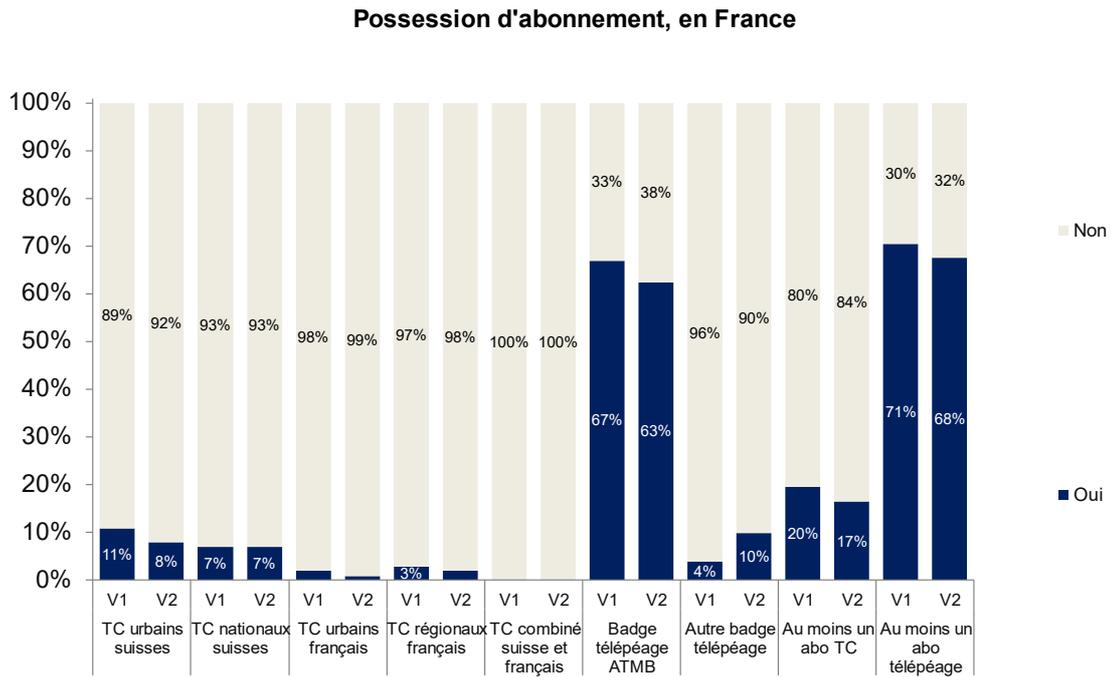
Figure n° 6 : Répartition des personnes selon la possession d'abonnement de TC et/ou de télépéage, pour les résidents suisses



N : 837

¹ Les enquêtés ont également été questionnés sur leur possession du Léman Pass. Malheureusement, nous avons réalisé qu'une erreur était survenue dans le codage de la variable lors de l'enquête, la rendant inutilisable. Cette variable n'apparaît donc pas dans les figures ci-dessous.

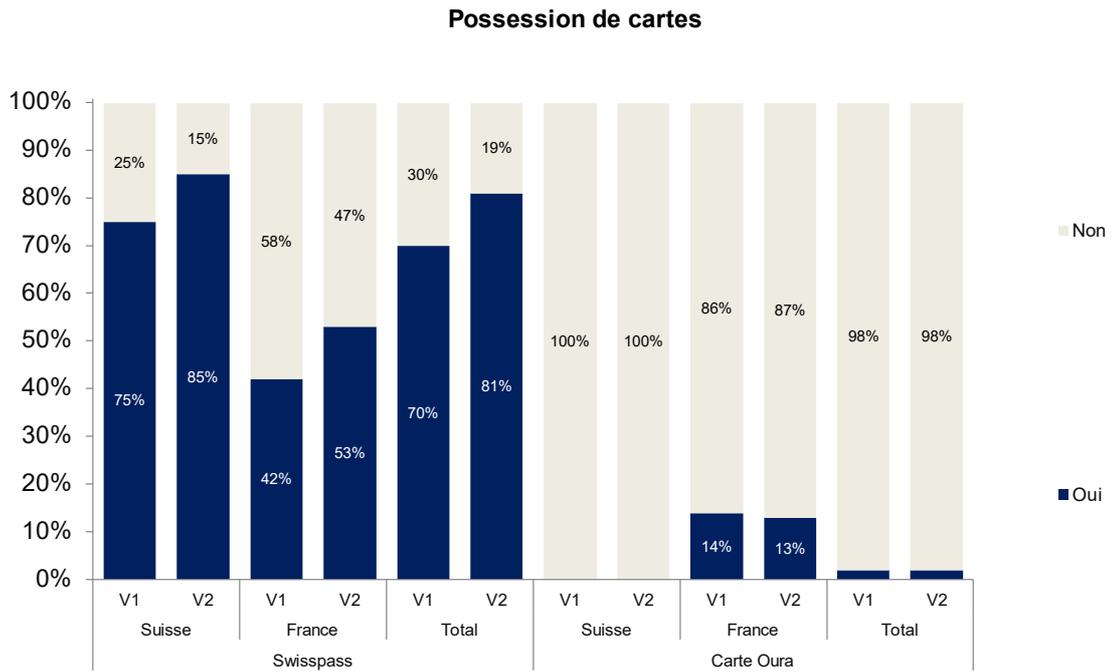
Figure n° 7 : Répartition des personnes selon la possession d'abonnement de TC et/ou de télépéage, pour les résidents français



N : 504

Depuis la V1, la possession du Swisspass est augmentée chez les répondants qui détiennent un abonnement TC, tant du côté des résidents suisses que français. Celui-ci semble donc avoir gagné en notoriété malgré la situation sanitaire. Parmi les répondants qui détiennent un abonnement TC, 85% des Suisses et 53% des Français possèdent la carte (ou l'application) Swisspass. 13% des Français possède la carte Oura, une proportion qui n'a pas évolué depuis la V1.

Figure n° 8 : Possession de cartes selon le pays de résidence chez les abonnés TC

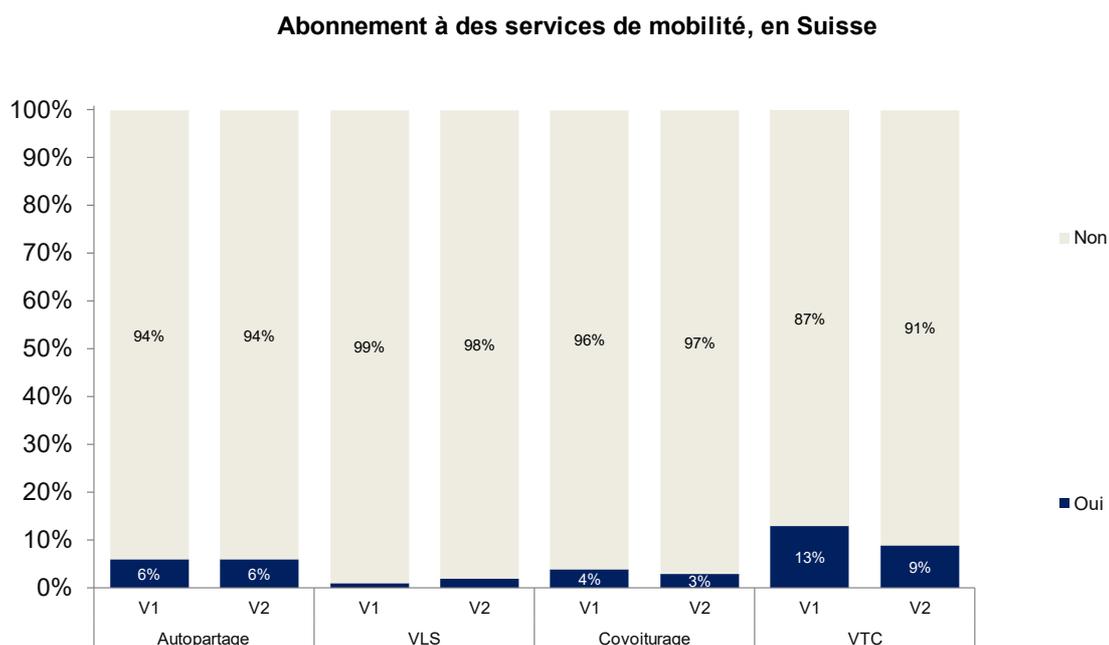


N personnes possédant un abonnement TC : 628 (V1) et 570 (V2)

S'agissant des autres services de mobilité (Autopartage, VLS, covoiturage, VTC), on observe peu de différence entre les deux vagues d'enquête, si ce n'est une légère diminution des abonnements aux services VTC en Suisse (-4 points) et aux services de covoiturage en France (-3 points).

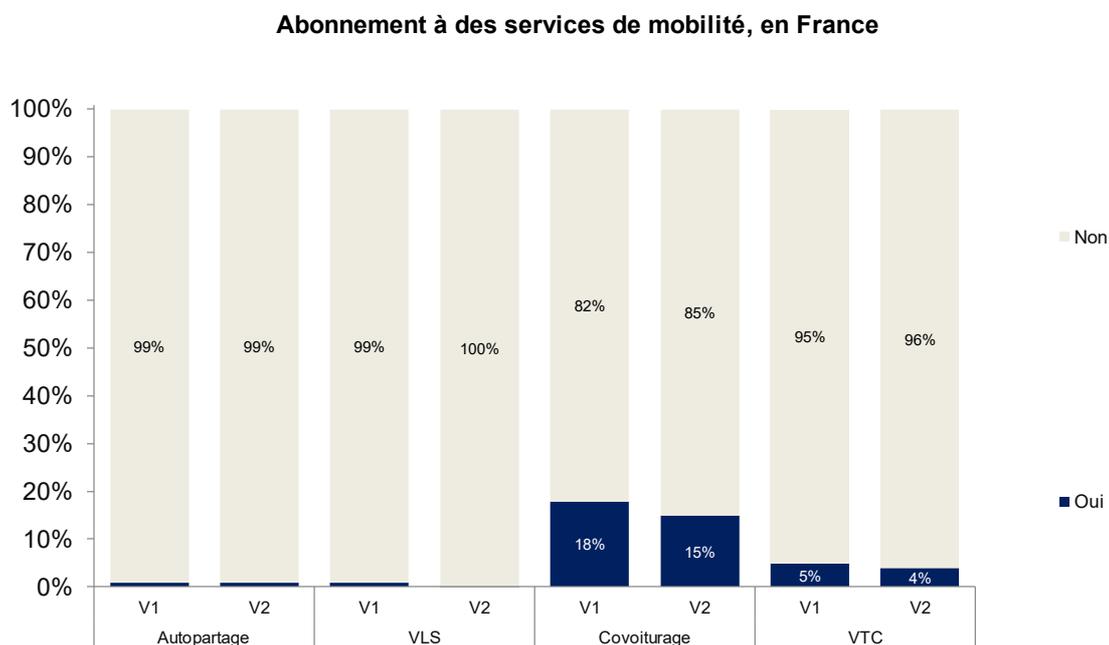
Les abonnements à des services d'autopartage sont inhabituel parmi les résidents suisses (6%) et pratiquement inexistant parmi les résidents français (1%). Les abonnements aux vélos en libre-service sont extrêmement rares dans les deux pays, tandis que les abonnements à des voitures de transport avec chauffeur (p.ex. Uber) concernent majoritairement les résidents suisses. Soulignons que 15% des résidents français sont abonnés à un service de covoiturage (Blablacar, Klaxit, Blablaline etc.), ce qui est plutôt élevé.

Figure n° 9 : Abonnement à des services de mobilité, pour les résidents suisses



N : 854

Figure n° 10 : Abonnement à des services de mobilité, pour les résidents français



N : 487

Synthèse

L'équipement en moyen de transport

Concernant l'équipement en moyens de transport et abonnements, on retiendra principalement les éléments suivants :

- > La part de ménages sans voiture a légèrement augmenté depuis la V1 parmi les répondants qui vivent en Suisse (+2 points).
- > La voiture occupe toujours une place importante, avec 92% de l'échantillon qui dispose du permis de conduire et 89% qui vit dans un ménage qui possède au moins une voiture.
- > Les disparités relatives à la voiture restent marquées entre les pays et les régions de résidence, avec une part de permis de conduire et un nombre de voitures par ménage bien plus important dans les régions françaises du Grand Genève. Les ménages sans voiture ne se trouvent qu'en Suisse, et plus particulièrement en ville de Genève (30% des ménages de cette région).
- > Le vélo électrique connaît une progression très conséquente, le nombre d'individus qui en possèdent ayant augmenté tant en Suisse (+3 points) qu'en France (+8 points) entre les deux vagues d'enquête. La possession de vélo conventionnel n'évolue pas, avec la moitié des répondants qui en possèdent personnellement. En France, la possession de trottinettes électriques passe quant à elle de 2% à 6%.
- > En V1 comme en V2, les répondants qui résident en Suisse sont mieux équipés que leurs voisins en ce qui concerne les TC (au moins un abonnement TC possédé par 59% d'entre eux), alors que les résidents français sont bien mieux équipés que les Suisses s'agissant des badges de télépéage (au moins un abonnement télépéage possédé par 68% d'entre eux).
- > Dans les deux pays, la possession d'abonnements TC a légèrement diminué entre les deux vagues d'enquête tandis que la possession de badges télépéage a peu évolué. Les détenteurs d'abonnements sont plus nombreux à posséder le Swisspass, tandis que la possession de la carte Oura n'évolue pas.
- > 15% des répondants qui résident dans la partie française du Grand Genève sont abonnés à des services de covoiturage ; une part élevée, bien qu'en légère diminution depuis la première vague d'enquête (18%).
- > La diminution des abonnements aux TC et aux services de covoiturage peut être lue à la lumière de la pandémie, celle-ci ayant entraîné une réduction de la mobilité en général (télétravail), et une diminution de l'attrait des mobilités partagées en particulier.

2. La perception des moyens de transport

2.1. Précisions méthodologiques

Afin de mesurer les représentations des moyens de transport des enquêtés, ceux-ci ont dû choisir parmi une liste d'une vingtaine d'adjectifs les 3 termes qualifiant le mieux, selon eux, la voiture, les TC et le vélo. Lors de la première vague, près de la moitié des répondants a répondu au questionnaire par téléphone. Dans cette configuration, les enquêtés n'avaient pas de liste d'adjectifs à disposition et pouvaient en citer spontanément, avec la possibilité de donner moins de 3 adjectifs. Lors de la deuxième vague, l'ensemble des répondants a répondu au questionnaire en ligne avec l'obligation de sélectionner trois propositions.

Si 2 ou 3 des adjectifs cités par le répondant ont une connotation positive, sa perception dominante de ce mode est codée comme étant positive. À l'inverse, si 2 ou 3 des adjectifs cités sont à connotation négative, elle est codée comme négative. Comme nous avons, dans cette deuxième vague, uniquement des répondants ayant donné 3 adjectifs, la catégorie « neutre », présente dans la première vague, a disparu (situations avec un adjectif positif, un adjectif négatif et une non-réponse). Afin de comparer les deux vagues, nous avons ôté de la première vague les perceptions dominantes neutres (env. 2% des observations).

2.2. Perception dominante des moyens de transport

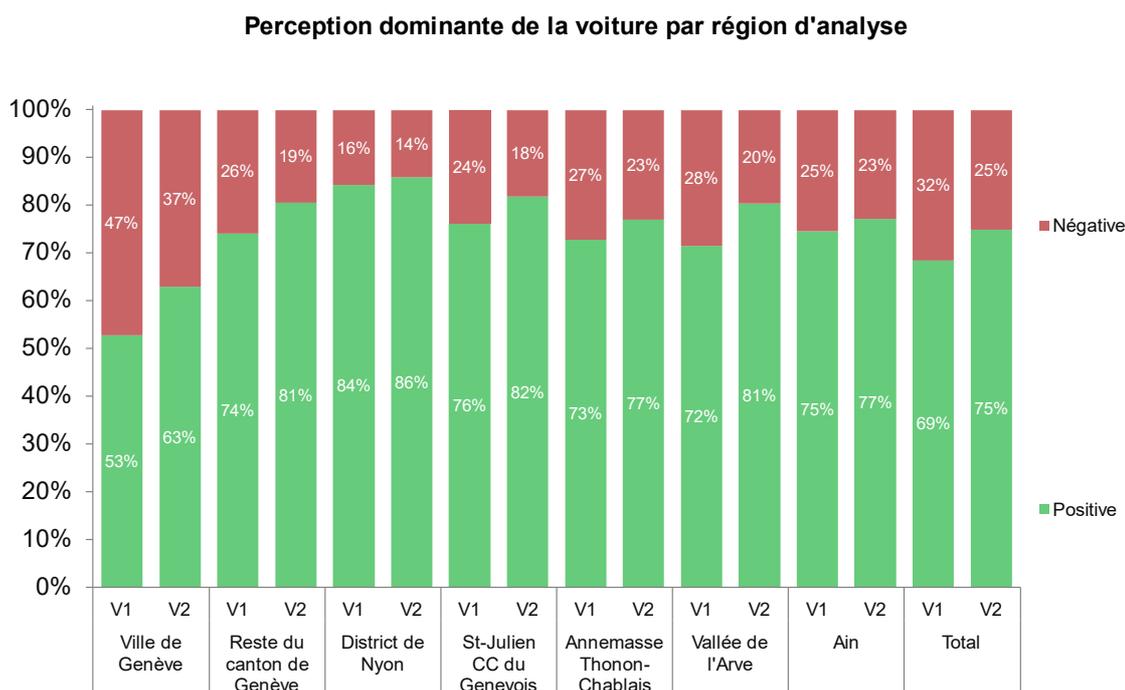
a) Vue d'ensemble selon la région de résidence

Globalement, on constate que la perception dominante de la voiture, déjà bonne lors de la première vague d'enquête, s'est encore améliorée, et ce, dans les 7 régions d'analyse. 75% en ont une perception dominante positive contre 69% en V1. Cette part est la plus élevée parmi les résidents du district de Nyon (86%), de St-Julien CC du Genevois (82%), de la vallée de l'Arve (81%) et du Canton de Genève (81%). Les résidents de la ville de Genève, en revanche, en ont une image nettement moins bonne, puisque la perception dominante de la voiture est positive chez 63% des répondants seulement.

Cette évolution doit néanmoins être prise avec précaution en raison des différences méthodologiques dans la récolte des données mentionnées ci-dessus.

Au-delà de ce biais potentiel, elle peut en partie s'expliquer par la situation sanitaire qui pourrait avoir rendu l'usage de la voiture plus agréable en raison d'une diminution du trafic due à une réduction globale de la mobilité ainsi que de son aspect individuel, plus sûr en temps de pandémie.

Figure n° 11 : Perception dominante de la voiture par région d'analyse



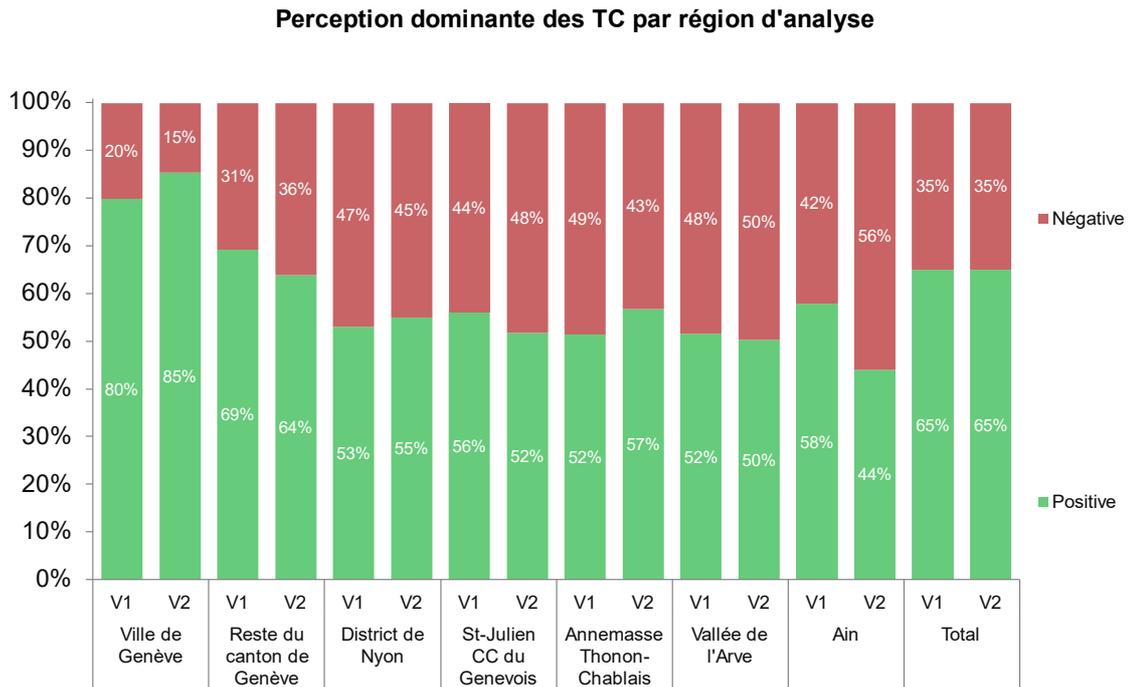
N : 1341

Les TC bénéficient globalement toujours d'une bonne image, même si elle est moindre que celle de la voiture (65% des répondants en ont une perception dominante positive). Concernant l'évolution de cette image depuis 2019, elle est peu perceptible si l'on prend la totalité des répondants. L'observation par région de résidence amène en revanche quelques enseignements intéressants. Une augmentation de 5 points des perceptions positives peut être relevée en ville de Genève et à Annemasse / Thonon-Chablais, et de 2 points dans le district de Nyon. Notons que c'est dans ces trois régions et particulièrement à Annemasse / Thonon-Chablais que la mise en service du Léman Express a amené les améliorations d'offre direct les plus conséquentes. On observe en revanche une diminution des perceptions positives de 5 points dans le canton de Genève et même de 14 points dans l'Ain. La dégradation de l'image des TC est sans doute due aux risques sanitaires et aux recommandations des autorités d'éviter l'usage de ces modes en raison de la pandémie. On peut s'étonner que l'image des TC ne se soit pas améliorée dans la vallée de l'Arve malgré le LEX. Nous constatons toutefois que 93% de l'échantillon résidant dans la vallée de l'Arve est issu du fichier des clients ATMB en raison de la forte attrition des individus qui avaient été recrutés par téléphone lors de la première vague². Il s'agit donc probablement d'une population plus fortement orientée sur la voiture que la moyenne.

De manière générale, les différences de perception entre les régions sont importantes. L'image des TC est extrêmement bonne en ville de Genève, avec 85% de perceptions dominantes positives. Elle est moins bonne partout ailleurs, et particulièrement dans les régions françaises (entre 44% et 57% seulement des résidents de la partie française en ont une image positive).

² Voir point 3.6.a) en page 12.

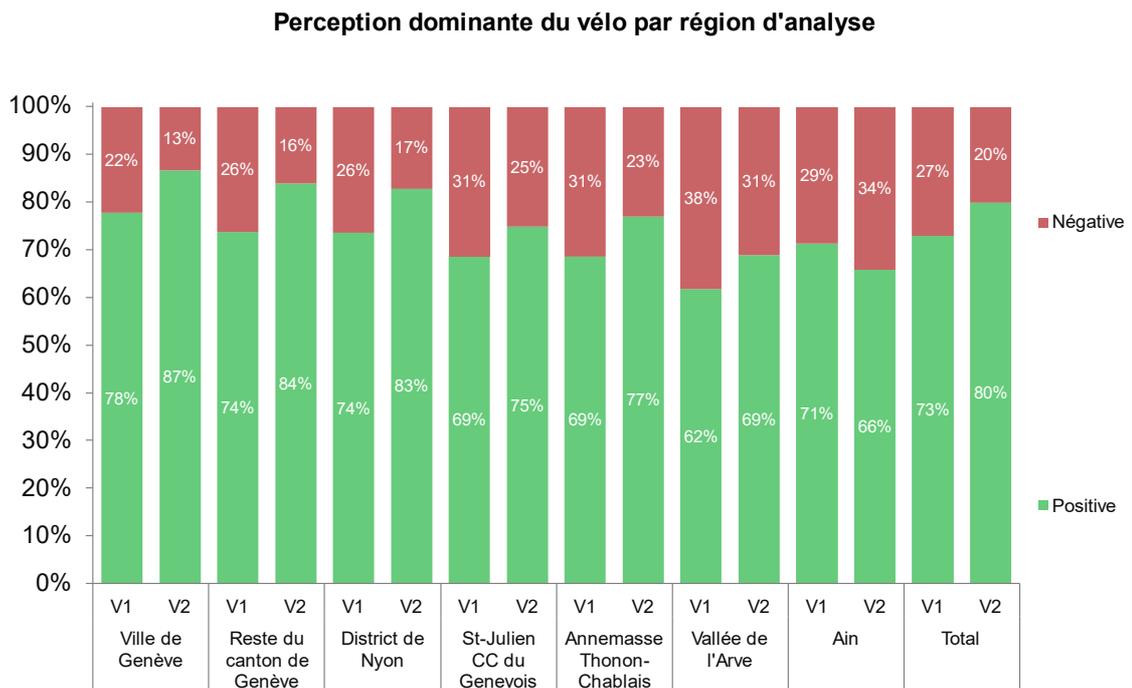
Figure n° 12 : Perception dominante des TC par région d'analyse



N : 1341

L'image du vélo connaît une amélioration tout à fait notable avec une augmentation de 7 points des perceptions dominantes positives de ce mode. Cette amélioration concerne toutes les régions d'analyse, à l'exception de l'Ain. Le vélo est par ailleurs le mode qui bénéficie de la meilleure image, avec 80% des résidents du Grand Genève qui en ont une perception dominante positive. Cette part est encore plus élevée dans les 3 régions situées côté suisse.

Figure n° 13 : Perception dominante du vélo par région d'analyse



N : 1341

b) Évolution des perceptions entre les deux vagues d'enquête

Nous nous intéressons à présent plus finement aux évolutions des perceptions des modes de transports entre les deux vagues d'enquête. Pour les 3 modes, environ trois quarts des enquêtés ont gardé la même perception entre les deux vagues, que celle-ci soit positive ou négative.

Concernant la voiture, parmi le reste des enquêtés, une part plus importante est passée d'une perception négative à une perception positive (15%) que l'inverse (9%), ce qui explique que l'image de la voiture se soit globalement améliorée. Pour les TC, 13% ont évolué du positif au négatif (en lien avec la pandémie) et 13% dans l'autre sens (en lien avec l'amélioration de l'offre TC), tandis que concernant le vélo, une plus grande part est passée d'une perception négative à une perception positive (18%) que l'inverse (10%), ce qui explique là aussi que l'image de ce mode se soit globalement améliorée.

Tableau n° 5 : Évolution des perceptions dominantes des modes entre V1 et V2

Voiture		Perception dominante en V2	
		-	+
Perception dominante en V1	-	17%	15%
	+	9%	60%

Transports en commun		Perception dominante en V2	
		-	+
Perception dominante en V1	-	22%	13%
	+	13%	52%

Vélo		Perception dominante en V2	
		-	+
Perception dominante en V1	-	10%	18%
	+	10%	63%

Nous pouvons également nous arrêter plus en détail sur le profil des personnes dont la perception a changé. Concernant la voiture, les résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais et les 18-34 ans sont surreprésentés parmi ceux dont la perception est devenue négative, tandis que les résidents de la ville de Genève et les 35-49 ans sont surreprésentés parmi ceux dont l'image est passée du négatif au positif.

Concernant les TC, les hommes, les résidents de l'Ain et les 50-64 ans sont surreprésentés parmi ceux dont la perception dominante est devenue négative, et les résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais et les 18-34 ans sont surreprésentés parmi ceux dont l'image est devenue positive. La plus forte dégradation de l'image des TC dans l'Ain est difficile à expliquer mais pourrait être due au fait que l'entrée en service du Léman Express a moins impacté cette région et, de là, a moins compensé la dégradation de l'image des TC amenée par la pandémie.

Pour le vélo, les femmes, les résidents de l'Ain et la classe d'âge la plus jeune sont surreprésentés parmi les enquêtés dont la perception est devenue négative, tandis que les 35-49 sont légèrement surreprésentés parmi ceux dont l'image est devenue positive. Là encore, la raison pour laquelle l'Ain est la seule région où l'image du vélo ne s'est pas améliorée est difficile à expliquer. Les changements de perception des résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais vis-à-vis de la voiture et des TC pourraient s'expliquer par l'amélioration du réseau dans leur région. Concernant les résidents de la ville de Genève, il est possible que la réduction de la mobilité générale en lien avec le COVID-19 ait rendu l'usage de la voiture plus agréable en ville.

Tableau n° 6 : Profil des enquêtés selon l'évolution de leur perception dominante des modes

		Voiture		TC		Vélo		Total (n=1'341)
		Positif → Négatif	Négatif → Positif	Positif → Négatif	Négatif → Positif	Positif → Négatif	Négatif → Positif	
Genre	Hommes	47%	54%	56%	47%	41%	48%	49%
	Femmes	53%	46%	44%	53%	59%	52%	51%
Lieu de résidence								
Lieu de résidence	Ville de Genève	28%	37%	15%	30%	22%	30%	31%
	Reste canton de Genève	16%	18%	23%	15%	14%	20%	21%
	District de Nyon	10%	7%	11%	13%	10%	11%	11%
	St-Julien CC du Genevois	4%	4%	6%	4%	5%	4%	4%
	Annemasse / Thonon-Chablais	22%	16%	15%	20%	18%	17%	15%
	Vallée de l'Arve	9%	11%	12%	12%	12%	10%	9%
	Ain	12%	8%	18%	7%	18%	7%	10%
Classes d'âge								
Classes d'âge	18-34 ans	28%	14%	15%	32%	28%	15%	21%
	35-49 ans	31%	36%	31%	26%	32%	34%	29%
	50-64 ans	27%	29%	36%	26%	23%	26%	26%
	65 ans et plus	14%	21%	18%	17%	17%	25%	24%

2.3. Adjectifs cités pour qualifier les modes

Examiner les 5 adjectifs les plus cités pour qualifier chaque mode permet d'identifier plus finement les perceptions des résidents du Grand Genève et leur évolution depuis 2019. Concernant la voiture, les 3 adjectifs les plus cités sont les mêmes entre les deux vagues (« rend autonome », « pratique », « polluant »), tandis que la dimension du prix a perdu des points au profit des adjectifs « utile » et « indispensable, vital ». La dimension de l'autonomie est la plus importante puisqu'elle représente 19% des citations, soit encore plus qu'en 2019 (15%). Peu de différences s'observent entre les adjectifs cités par les résidents suisses et les résidents français.

Les TC sont principalement qualifiés d'écologiques et d'utiles, mais également de contraignants, avec peu de différence entre V1 et V2. On observe en revanche une variation selon le pays de résidence, puisque les résidents français relèvent en premier la dimension contraignante et la lenteur des TC, alors que ces adjectifs sont moins cités par les résidents suisses qui soulignent au contraire la praticité de ce mode.

En 2021 comme en 2019, le vélo est avant tout considéré comme un mode écologique (19% des citations), mais également sain, bon marché et pratique. Sa dangerosité est toutefois un élément important puisque « dangereux » est le 3^{ème} adjectif le plus cité (13% des citations). On trouve peu de différence entre les données des résidents suisses et français, si ce n'est qu'une part plus importante des seconds considère le vélo comme étant « lent ».

Tableau n° 7 : Adjectifs les plus cités pour qualifier les modes, selon le pays de résidence

	Voiture				TC				Vélo			
	V1		V2		V1		V2		V1		V2	
Suisse	Pratique	15%	Rend autonome	18%	Pratique	16%	Pratique	14%	Écologique	18%	Écologique	18%
	Rend autonome	15%	Pratique	14%	Écologique	12%	Utile	12%	Dangereux	14%	Sportif, loisir, sain	15%
	Polluant	13%	Polluant	12%	Utile	11%	Écologique	12%	Sportif, loisir, sain	12%	Dangereux	11%
	Cher	10%	Utile	11%	Contraignant	8%	Contraignant	8%	Bon marché	9%	Bon marché	10%
	Utile	9%	Confortable, agréable	9%	Indispensable, vital	8%	Indispensable, vital	8%	Pratique	9%	Pratique	9%
France	Rend autonome	16%	Rend autonome	20%	Contraignant	12%	Contraignant	16%	Écologique	19%	Écologique	19%
	Pratique	14%	Pratique	15%	Écologique	11%	Lent	11%	Sportif, loisir, sain	15%	Sportif, loisir, sain	17%
	Polluant	12%	Indispensable, vital	13%	Pratique	11%	Écologique	11%	Dangereux	15%	Dangereux	16%
	Indispensable, vital	11%	Polluant	10%	Lent	10%	Utile	10%	Bon marché	8%	Bon marché	7%
	Rapide	9%	Rapide	8%	Pas pratique	9%	Pas pratique	9%	Pratique	7%	Lent	6%
Total	Rend autonome	15%	Rend autonome	19%	Pratique	14%	Écologique	12%	Écologique	18%	Écologique	19%
	Pratique	15%	Pratique	14%	Écologique	12%	Utile	12%	Dangereux	14%	Sportif, loisir, sain	16%
	Polluant	13%	Polluant	11%	Utile	10%	Contraignant	11%	Sportif, loisir, sain	13%	Dangereux	13%
	Cher	9%	Utile	10%	Contraignant	10%	Pratique	11%	Bon marché	9%	Bon marché	9%
	Rapide	8%	Indispensable, vital	9%	Lent	8%	Lent	8%	Pratique	8%	Pratique	8%

La perception des différents modes varie sensiblement selon la fréquence d'usage du mode en question. En effet, les répondants qui ne conduisent jamais mentionnent plus souvent la dimension polluante et celle du prix de la voiture que ceux qui conduisent au moins deux fois par semaine.

Les principaux adjectifs associés aux TC par ceux qui les utilisent fréquemment sont positifs, alors que les personnes qui ne les utilisent jamais les considèrent plus négativement : contraignants, pas pratiques, lents ou encore chers. Les adjectifs qualifiant le vélo sont principalement positifs, tant parmi les usagers fréquents que parmi les non-usagers. Soulignons toutefois que les non-usagers mentionnent en premier lieu la dangerosité, alors que cette dimension est très peu citée par les personnes qui utilisent le vélo au moins deux fois par semaine.

Tableau n° 8 : Adjectifs les plus cités pour qualifier les modes, selon la fréquence d'usage

	Voiture		TC		Vélo	
Usage fréquent du mode (au moins deux fois par semaine)	Rend autonome	17%	Pratique	20%	Écologique	19%
	Pratique	16%	Utile	13%	Sportif, loisir, sain	18%
	Polluant	11%	Écologique	12%	Pratique	14%
	Indispensable, vital	10%	Indispensable, vital	10%	Rapide	10%
	Rapide	10%	Sûr	5%	Bon marché	10%
Non-usage du mode (jamais)	Polluant	18%	Contraignant	16%	Dangereux	18%
	Cher	15%	Pas pratique	13%	Écologique	18%
	Pratique	10%	Lent	12%	Sportif, de loisir, sain	12%
	Confortable, agréable	9%	Utile	8%	Bon marché	7%
	Rend autonome	9%	Cher	7%	Fatigant	7%

Synthèse

La perception des moyens de transport

Concernant la perception de la voiture, des TC et du vélo, on retiendra principalement les éléments suivants :

- > La part de perceptions positives de la voiture est légèrement plus élevée que lors de la 1ère vague : 3 répondants sur 4 en ont une perception dominante positive. Cette proportion est moindre en ville de Genève et supérieure dans le district de Nyon, en Haute-Savoie, dans la vallée de l'Arve et dans le reste du canton de Genève. Cette amélioration s'explique certainement en grande partie par la situation sanitaire ayant rendu l'usage de la voiture plus agréable en raison d'une diminution générale du trafic et de son caractère individuel.
- > En V1 comme en V2, la voiture est majoritairement associée à la dimension de l'autonomie et à sa praticité, mais également à son aspect polluant.
- > Depuis la 1ère vague, l'image des TC s'est améliorée en ville de Genève et à Annemasse / Thonon-Chablais tandis qu'elle s'est détériorée dans le reste du canton de Genève ainsi que dans l'Ain. 65% des répondants ont une image positive des TC, et cette part est plus importante en ville de Genève et moindre dans les régions françaises. Une amélioration sans doute due à la mise en service du Léman Express, particulièrement en ce qui concerne la région d'Annemasse / Thonon-Chablais. La dégradation de l'image des TC, en revanche, est largement associée aux risques sanitaires et aux recommandations des autorités de prendre des dispositions pour éviter l'usage de ces modes en raison de la pandémie.
- > Les TC sont principalement considérés comme écologiques, utiles et pratiques, mais également comme contraignants et lents, et ce, particulièrement dans les régions françaises du Grand Genève.
- > L'image du vélo connaît une amélioration notable de son image, pourtant déjà très bonne en V1. Il est par ailleurs le mode qui bénéficie de la meilleure image, et celle-ci est encore meilleure dans les 3 régions situées côté suisse.
- > Le vélo est principalement considéré comme un mode écologique, sain, bon marché et pratique, bien que sa dangerosité soit également fréquemment relevée.
- > Le trois-quarts des enquêtés a gardé la même perception des différents modes entre V1 et V2. Les résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais sont surreprésentés parmi ceux dont la perception de la voiture est devenue négative et parmi ceux dont la perception des TC est devenue positive, ce qui s'explique par l'amélioration du réseau TC dans cette région.
- > Finalement, la perception des différents modes varie fortement selon la fréquence d'usage. Les modes sont perçus plus négativement lorsqu'ils ne sont jamais utilisés et plus positivement lorsqu'ils le sont régulièrement.

3. Les pratiques de mobilité

3.1. Fréquences d'usage des modes

Après nous être intéressés à l'équipement et aux perceptions, nous avons demandé aux enquêtés de renseigner la fréquence avec laquelle ils utilisent les différents moyens de transport, les usages n'étant pas toujours en phase avec les dimensions précédemment analysées. Dans ce sens, les répondants ont aussi été interrogés sur les modes dont ils ne disposent pas forcément en supposant qu'ils pourraient les utiliser sans en être propriétaires (location, emprunt, véhicules libre-service, etc.). La question concernait tous les motifs et déplacements de manière générale (hors période de confinement / depuis la reprise des activités).

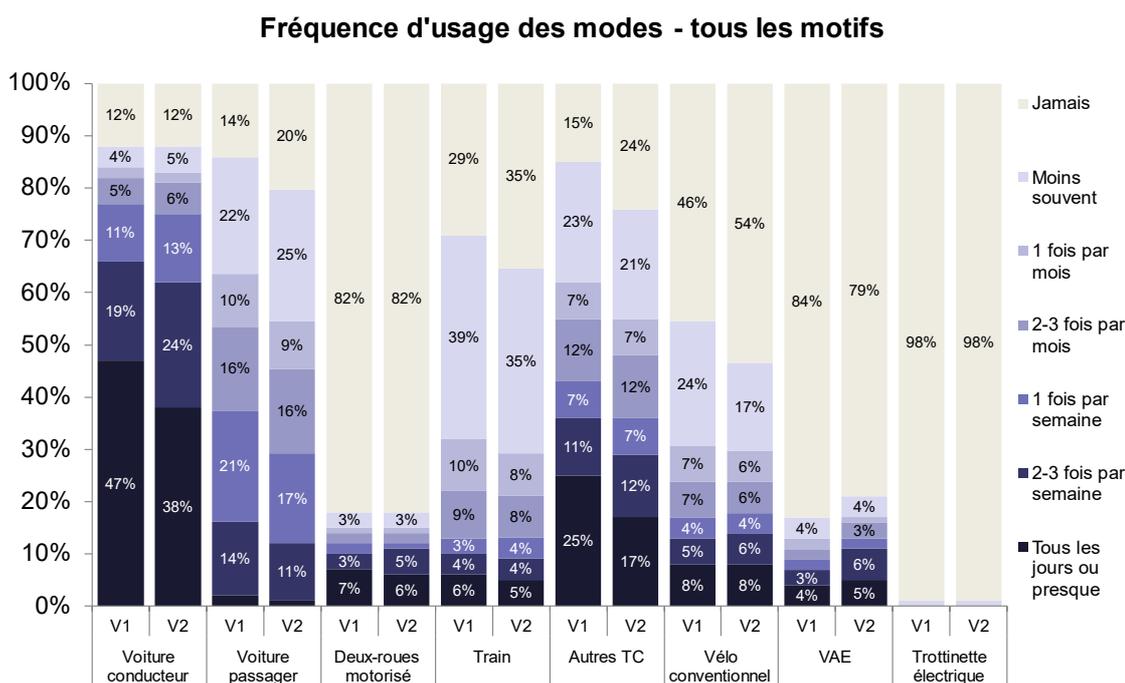
a) Vue d'ensemble

En V2, la voiture apparaît toujours comme le mode utilisé le plus fréquemment, 62% des sondés indiquant conduire plusieurs fois par semaine et même 38% tous les jours ou presque. Parallèlement, seuls 12% ne conduisent jamais. Notre échantillon utilise également les transports en commun de manière régulière, puisque 9% prennent le train plusieurs fois par semaine et 29% les autres TC. Notons encore que le vélo conventionnel est utilisé plusieurs fois par semaine par 14% des sondés, et le VAE par 11%. Ces données témoignent de la présence répandue de la multimodalité parmi les enquêtés.

Concernant l'évolution des pratiques entre les deux vagues d'enquête, on peut souligner que l'usage quotidien de la quasi-totalité des modes est en diminution, à l'exception de celui du vélo électrique qui, quant à lui, augmente légèrement (et pourrait avoir pris des parts au vélo conventionnel), et celui des deux-roues motorisés qui reste stable. Cette vue d'ensemble semble indiquer une reconfiguration générale des rythmes de vie et particulièrement de la mobilité quotidienne, avec une réduction des trajets auparavant réalisés tous les jours en lien avec la situation sanitaire (fermetures, confinement, restrictions de certaines activités) et la généralisation du télétravail qui prévaut depuis 2 ans.

On relève aussi l'augmentation de la part des répondants qui indiquent ne jamais utiliser certains modes : près d'un-quart des sondés indique ne jamais prendre les autres TC en V2, contre 15% seulement en V1. La part des répondants qui n'utilisent jamais la voiture en tant que passager est passée de 14% à 20%, celle de ceux qui n'utilisent jamais le train de 29% à 35%, et celle de ceux qui n'utilisent jamais le vélo conventionnel de 46 à 54%. L'arrêt complet de l'utilisation des TC ou de la voiture en tant que passager chez certains répondants peut aussi être interprétée à la lumière de la pandémie qui aurait diminué l'attrait de ces modes de déplacement collectifs. Concernant l'augmentation de la part des personnes qui n'utilisent plus du tout le vélo conventionnel, relevons qu'il s'agit très majoritairement de personnes qui l'utilisaient déjà très peu lors de la première vague d'enquête (moins d'une fois par mois). Il s'agit également, pour une partie, de personnes qui se sont redirigées vers le vélo électrique, car la fréquence d'usage de ce mode a par ailleurs augmenté entre V1 et V2 chez les personnes qui n'utilisent plus du tout le vélo conventionnel.

Figure n° 14 : Fréquence d'usage des modes, tous motifs



N : 1'341

b) Selon la région de résidence

L'analyse de la fréquence d'usage des modes selon la région de résidence permet de nuancer ce tableau général. On peut déjà constater que l'usage régulier (au moins 2 fois par semaine) de la voiture en tant que conducteur est le plus fréquent chez les résidents de la vallée de l'Arve (89%), de St-Julien CC du Genevois (88%) et de l'Ain (83%) et le moins fréquent chez les résidents de la ville de Genève (31%). De plus, la diminution de la fréquence d'usage de la voiture concerne particulièrement les régions d'Annemasse / Thonon-Chablais (-9 points) et de la vallée de l'Arve (-8 points). On peut faire l'hypothèse qu'une partie des répondants qui résident dans ces régions se sont reportés sur le train dont l'offre s'est très significativement améliorée avec l'entrée en service du Léman Express.

L'usage régulier du train, quant à lui, concerne particulièrement les résidents du district de Nyon (27% d'entre eux) alors qu'il est extrêmement marginal chez les résidents de St-Julien CC du Genevois. Si l'usage régulier du train est en légère diminution dans la plupart des régions d'analyse, il a en revanche fortement augmenté à Annemasse / Thonon-Chablais (+7 points) et dans la vallée de l'Arve (+8 points) alors qu'il était auparavant inexistant dans ces régions. Cette évolution corrobore l'hypothèse émise en ce qui concerne la diminution de l'usage de la voiture dans ces régions et peut sans nul doute être mise en lien avec l'entrée en service du Léman Express, ce qui témoigne dès lors d'un certain succès de cette nouvelle offre de transport, et ce malgré le contexte particulièrement défavorable.

Concernant les autres TC, ce sont particulièrement les résidents de la Ville de Genève qui les utilisent fréquemment (53%), suivis des résidents du reste du canton (29%), tandis que leur usage est plus marginal dans les 4 régions françaises (entre 12% et 14% des résidents les utilisent plusieurs fois par semaine). Si la fréquence d'usage des autres TC diminue partout, cette diminution est plus particulièrement marquée à

Genève, dans le district de Nyon, à St-Julien CC du Genevois et à Annemasse / Thonon-Chablais.

L'usage régulier du vélo conventionnel est le plus fréquent en ville de Genève (20%) et dans le reste du canton (14%), et moins fréquent dans les régions françaises. Notons que son usage a augmenté à St-Julien CC du Genevois (+8 points) et diminué dans l'Ain (-7 points). S'agissant du vélo électrique, il est le plus fréquemment utilisé à St-Julien CC du Genevois (18%) et dans le canton de Genève (hors ville) (17%). **Sa fréquence d'usage a augmenté dans toutes les régions et de façon encore plus marquée chez les résidents de la ville de Genève (+4 points), du reste du canton (+7 points), de St-Julien CC du Genevois (+9 points) et d'Annemasse / Thonon-Chablais (+4 points).**

Tableau n° 9 : Part des personnes utilisant le mode au moins 2 fois par semaine, selon la région de résidence

Pratiques modales – tous motifs	Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		St-Julien CC du Genevois		Annemasse/Thonon-Chablais		Vallée de l'Arve		Ain		Total	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Voiture conducteur	33%	31%	62%	60%	82%	79%	89%	88%	89%	79%	96%	89%	86%	83%	66%	62%
Voiture passager	8%	7%	17%	13%	26%	21%	16%	10%	17%	10%	22%	20%	22%	14%	16%	12%
2RM	7%	9%	16%	17%	6%	9%	9%	6%	11%	15%	7%	7%	9%	6%	10%	11%
Train	11%	8%	10%	8%	33%	27%	3%	1%	0%	7%	0%	8%	7%	6%	10%	9%
Autres TC	61%	53%	37%	29%	26%	19%	18%	13%	20%	12%	14%	14%	15%	13%	36%	29%
Vélo conventionnel	18%	20%	13%	14%	10%	11%	2%	10%	8%	7%	4%	6%	16%	9%	13%	14%
VAE	3%	7%	10%	17%	4%	7%	9%	18%	8%	12%	5%	8%	11%	13%	7%	11%
Trottinette électrique	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	1%	2%	3%	2%	0%	1%

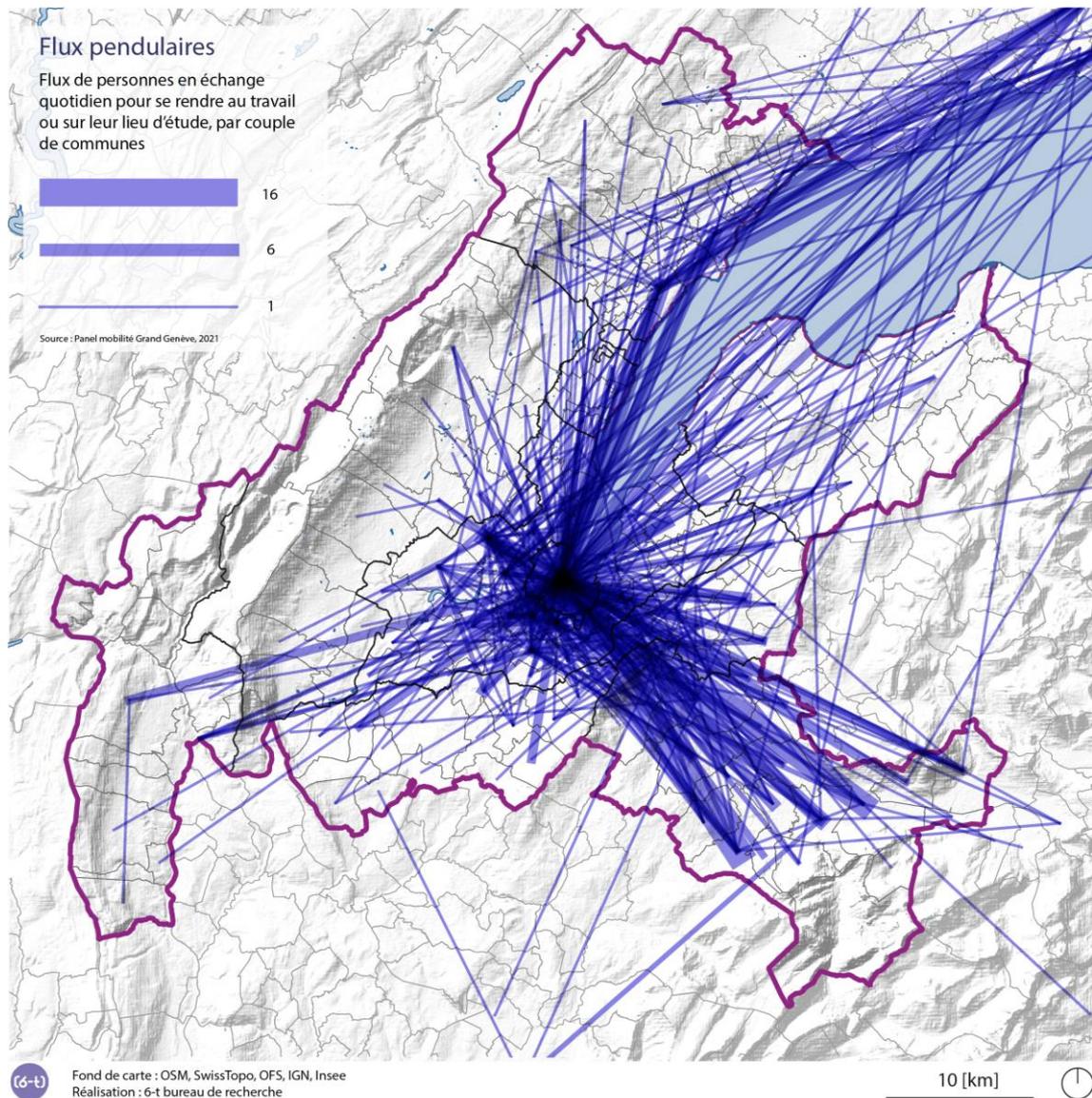
3.2. Pratiques modales pour le travail ou les études

Dans cette partie, nous nous intéressons spécifiquement aux déplacements qui concernent le travail ou la formation. Cela concerne donc uniquement les personnes actives professionnellement (à temps plein ou à temps partiel) ou en formation, soit 963 répondants pour la V1 et 920 pour la V2.

a) Flux domicile-travail / formation

Nous pouvons constater la concentration déjà connue des emplois en Suisse (92%), et plus spécifiquement dans le canton de Genève. La moitié des répondants travaillent ou étudient en ville de Genève. Notons encore que 99.6% des répondants qui résident en Suisse travaillent en Suisse, contre 81% de ceux qui vivent en France.

Figure n° 15 : Ensemble des flux pendulaires (motifs travail et formation) en échange des répondants de vague 2, selon la commune de résidence et la commune du lieu de travail / formation



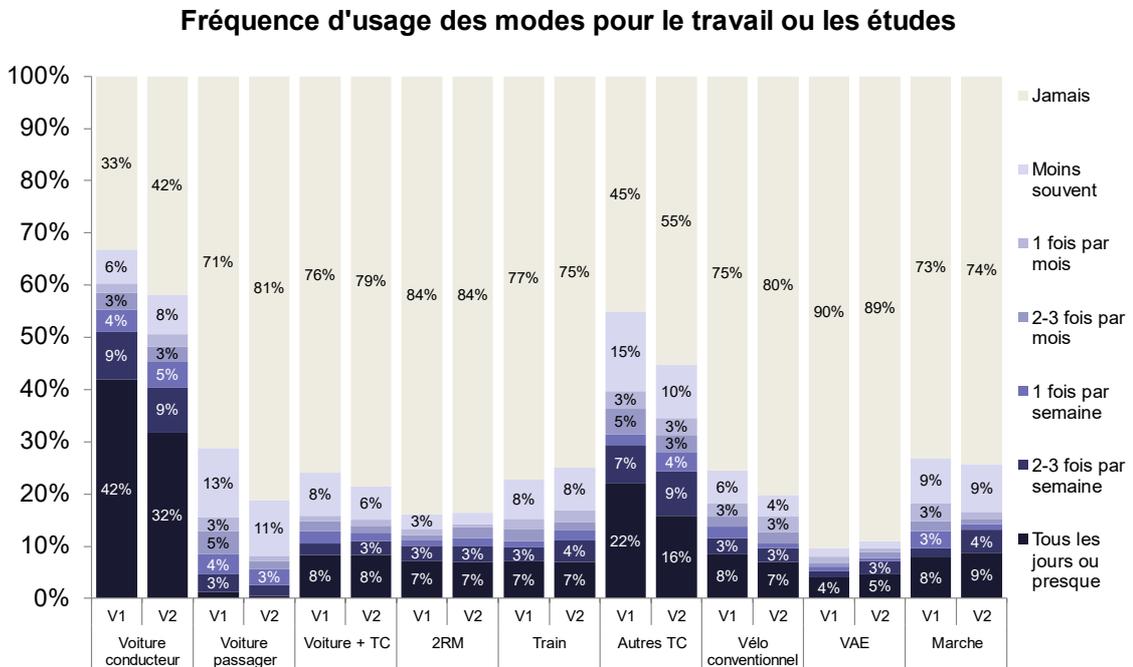
b) Fréquences d'usage des modes, vue d'ensemble

S'agissant des déplacements pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation, on peut à nouveau noter que la fréquence d'usage de plusieurs modes est en diminution, particulièrement en ce qui concerne l'usage quotidien, ce qui peut s'expliquer par l'essor du télétravail. Les baisses de fréquence les plus conséquentes concernent l'usage de la voiture et des TC autres que le train. La combinaison voiture/TC, les 2RM, le train et le vélo conventionnel semblent avoir été peu impactés, tandis que l'usage de VAE et de la marche est lui en augmentation.

Globalement, la voiture reste néanmoins le mode le plus fréquemment utilisé. Un répondant sur trois se rend quotidiennement au travail ou sur son lieu de formation en conduisant. Notons néanmoins que 42% de l'échantillon n'utilise jamais la voiture pour ce motif, une part bien plus élevée que lorsque l'on s'intéresse à tous les motifs confondus. Les autres TC sont utilisés plusieurs fois par semaine par 25% de

l'échantillon, et la combinaison voiture/TC pour le même trajet est sollicitée plusieurs fois par semaine par 11% des enquêtés. Soulignons encore qu'une part non négligeable des répondants – 13% – se rend au travail à pied plusieurs fois par semaine.

Figure n° 16 : Fréquence d'usage des modes pour le travail ou les études



N : 963 (V1) et 921 (V2)

c) Fréquences d'usage des modes selon la région de résidence

L'analyse de la fréquence d'usage des modes selon la région de résidence permet de nuancer cette représentation. Notons que si toutes les régions figurent dans le tableau ci-dessous, les données relatives à St-Julien CC du Genevois sont à prendre avec précaution en raison de l'effectif très réduits de personnes actives professionnellement ou en étude dans cette région (40 seulement). Aussi, nous ne nous risquons pas à interpréter ici les données relatives aux résidents de cette région.

Globalement, les tendances sont proches de celles que nous avons pu observer lors de l'analyse des fréquences modales tous motifs confondus. Concernant l'usage régulier (au moins 2 fois par semaine) de la combinaison voiture/TC, celle-ci est plus répandue dans les régions françaises du Grand Genève et semble par ailleurs avoir augmenté dans ces régions – à l'exception d'Annemasse / Thonon-Chablais – alors qu'elle a majoritairement diminué ailleurs.

S'agissant de l'usage régulier du train, soulignons à nouveau son augmentation marquée à Annemasse / Thonon-Chablais (+7 points) et dans la vallée de l'Arve (+8points).

Relevons encore que c'est en ville de Genève que l'usage de la marche pour le trajet complet a connu son principal essor (+10 points), alors qu'il est resté plutôt stable dans les autres régions. Ceci s'explique par la densité de cette région qui peut plus facilement permettre ce type déplacement.

Tableau n° 10 : Part des personnes utilisant le mode au moins 2 fois par semaine pour se rendre sur le lieu de travail ou d'étude, selon la région de résidence

Fréquence d'usage des modes – travail ou étude	Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		St-Julien CC du Genevois		Annemasse / Thonon-Chablais		Vallée de l'Arve		Ain		Total	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Voiture conducteur	17%	13%	36%	29%	58%	47%	79%	65%	72%	59%	90%	71%	72%	62%	51%	41%
Voiture passager	1%	1%	4%	2%	6%	3%	4%	2%	8%	4%	13%	7%	0%	2%	5%	3%
Voiture + TC	8%	5%	6%	6%	8%	4%	10%	18%	17%	14%	17%	24%	11%	23%	11%	11%
2RM	6%	6%	18%	18%	4%	8%	12%	10%	11%	14%	7%	8%	11%	6%	10%	10%
Train	11%	10%	9%	8%	36%	37%	4%	2%	0%	7%	1%	9%	10%	6%	10%	11%
Autres TC	56%	45%	33%	26%	26%	24%	18%	10%	14%	9%	11%	11%	11%	9%	29%	24%
Vélo conventionnel	20%	17%	12%	14%	9%	6%	1%	4%	9%	5%	2%	1%	12%	7%	12%	10%
VAE	2%	4%	10%	13%	3%	4%	2%	13%	8%	11%	3%	2%	4%	6%	5%	7%
Marche (trajet complet)	24%	34%	8%	8%	6%	8%	2%	4%	6%	2%	2%	3%	0%	2%	10%	13%

d) Pratique du télétravail

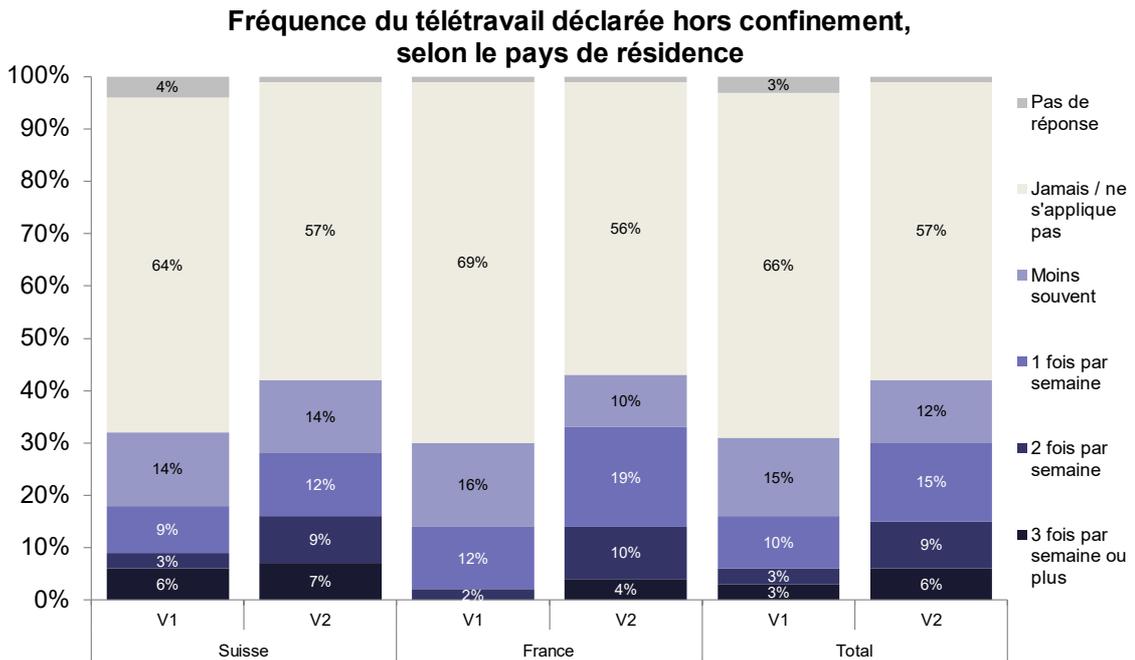
Le télétravail, déjà présent avant la pandémie de COVID-19, est l'une des pratiques qui a marqué le contexte de ces deux dernières années. En effet, celle-ci a été rendue obligatoire – ou fortement conseillée – à plusieurs reprises par les autorités suisses et françaises depuis mars 2020. De nouvelles habitudes ont ainsi été prises et il en a découlé que, même sans obligation, cette pratique s'est pérennisée au sein de nombreuses employeurs. Dans ce contexte, il apparaît particulièrement intéressant d'observer l'évolution du télétravail au sein de notre échantillon.

Il apparaît que hors période de confinement, 30% des répondants télétravaillent désormais au moins une fois par semaine, soit deux fois plus qu'en 2019. 6% des répondants télétravaillent quotidiennement (3 jours ou plus par semaine), contre 3% précédemment. Si le télétravail était plus répandu parmi les résidents suisses que parmi les résidents français lors de la première vague, cette différence s'est amoindrie. Ceci peut probablement s'expliquer par le changement de réglementation opéré depuis mai 2020 dans le cadre de la lutte contre la pandémie. Selon cet accord entre la Suisse et France, « *les jours où les travailleurs frontaliers sont amenés à rester ou à télétravailler à leur domicile en raison des mesures prises pour lutter contre le Coronavirus ne modifient pas le régime d'imposition* », et cela ne modifie pas non plus la protection sociale des employés³, ce qui facilite la pratique du télétravail pour les personnes résidant en France et travaillant en Suisse. Toujours en vigueur, cette mesure tombera au plus tard en juin 2022, ce qui devrait par la suite diminuer les fréquences de télétravail des frontaliers.

Notons que la surreprésentation des niveaux de formation élevés au sein de notre échantillon entraîne probablement une surreprésentation des activités professionnelles adaptées au télétravail. Ainsi, le taux de 30% des personnes qui télétravaillent de façon hebdomadaire est dans doute supérieur à la réalité de la population du Grand Genève.

³ <https://ch.ambafrance.org/Travailleurs-frontaliers-en-teletravail-l-accord-fiscal-et-social-prolonges>

Figure n° 17 : Fréquence du télétravail déclarée hors confinement, selon la région de résidence

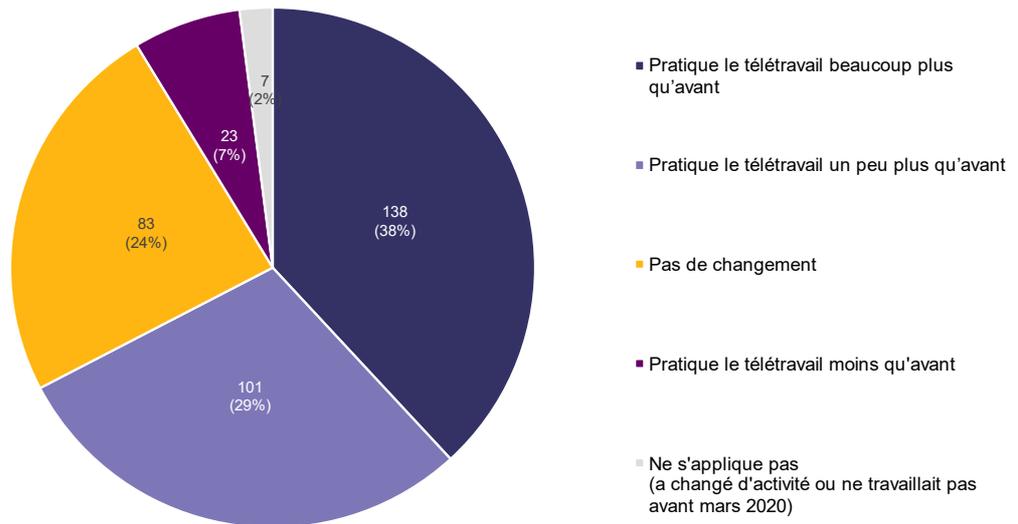


N : 851 (V1) et 815 (V2)

Parmi les personnes qui télétravaillent au moins occasionnellement, les deux tiers affirment que cette fréquence a augmenté par rapport à la situation avant mars 2020 (premier confinement).

Figure n° 18 : Évolution du télétravail depuis le premier confinement

Evolution du télétravail par rapport à l'époque précédant la pandémie



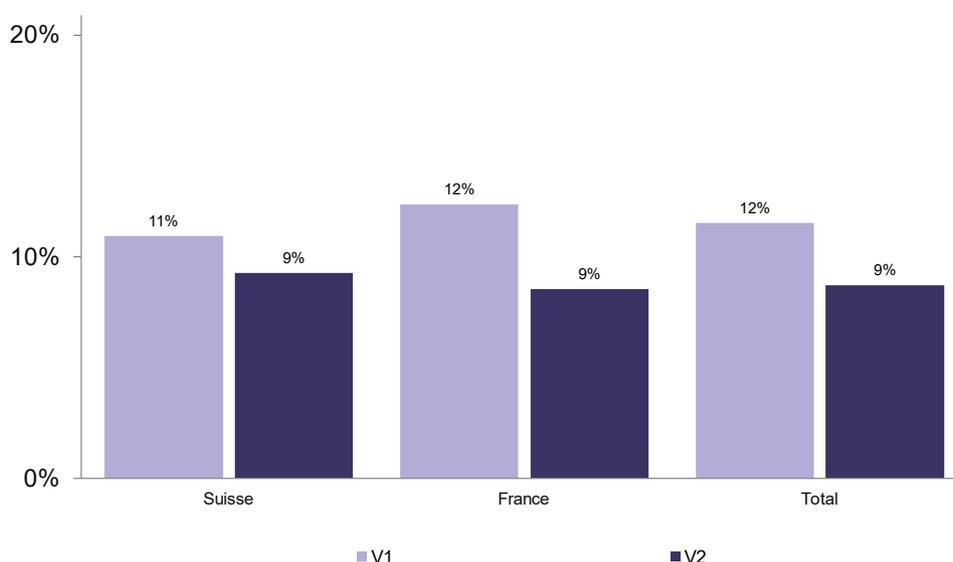
N : 345

e) Pratique du covoiturage

Nous avons demandé aux enquêtés ayant déclaré utiliser la voiture comme conducteur ou passager pour le trajet domicile-travail / formation si cette pratique concernait du covoiturage. 9% d'entre eux ont déclaré que oui et donc, pratiquent au moins ponctuellement le covoiturage pour ce trajet. On n'observe pas de différence de pratique entre les résidents des parties suisses et françaises du Grand Genève. On peut en revanche relever que la pratique du covoiturage semble avoir légèrement diminué depuis la première vague d'enquête ce qui pourrait, une fois encore, s'expliquer par la situation sanitaire.

Figure n° 19 : Pratique du covoiturage parmi les personnes utilisant la voiture comme conducteur ou comme passager pour se rendre au travail ou sur leur lieu de formation

Pratique du covoiturage parmi les usagers de la voiture

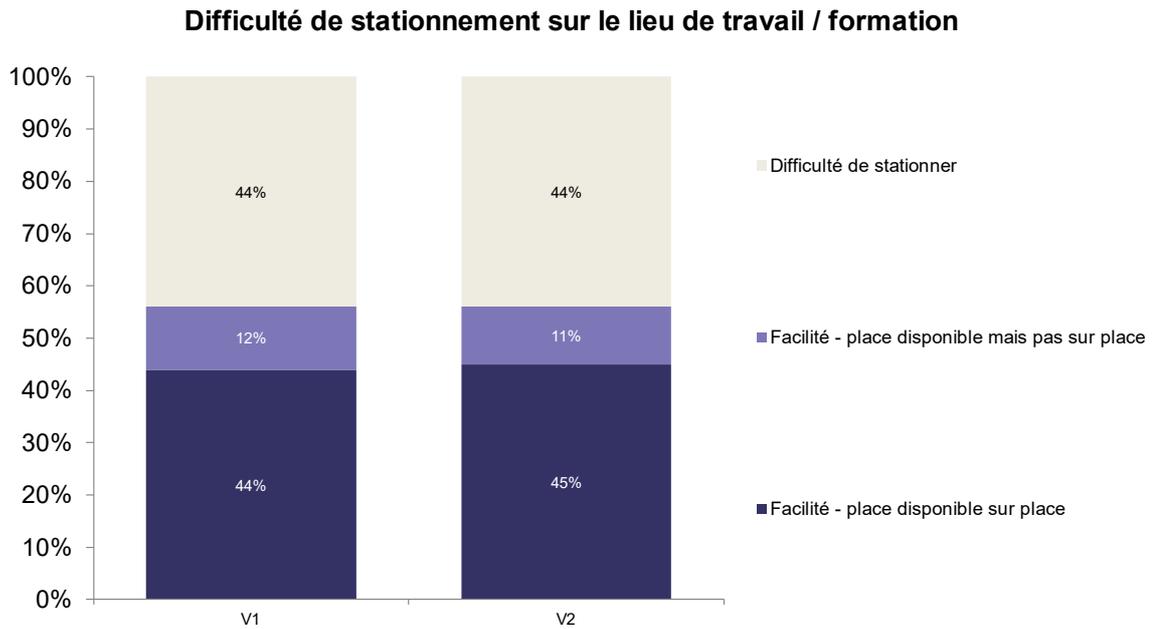


N : 730 (V1) et 624 (V2)

f) Conditions de stationnement

Qu'ils utilisent ou non la voiture pour leur trajet domicile-travail, nous avons interrogé les actifs et étudiants sur le degré de difficulté du stationnement sur le lieu de travail / formation. Il en ressort que 44% de l'échantillon rencontre des difficultés, sans différence notable entre les deux vagues d'enquête. Relevons que les difficultés de stationnement concernent très majoritairement les personnes qui travaillent ou étudient en ville de Genève, et dans une bien moindre mesure les autres régions.

Figure n° 20 : Difficulté de stationnement sur le lieu de travail ou de formation

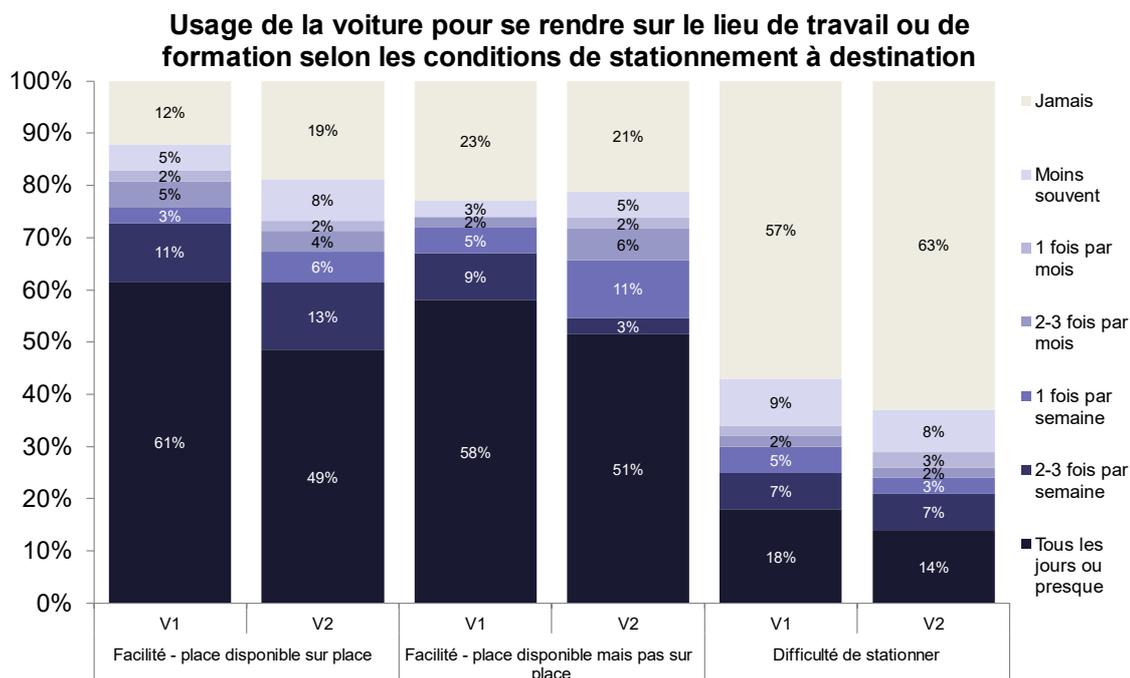


N : 959 (V1) et 870 (V2)

Comme déjà souligné dans plusieurs études, les conditions de stationnement à destination sont particulièrement déterminantes pour les pratiques modales. Le croisement entre le degré de difficulté de stationnement à destination et la fréquence d'usage de la voiture pour le motif travail ou formation est toujours très parlant. Seulement 14% des répondants utilisent quotidiennement la voiture lorsqu'il est difficile de stationner contre la moitié environ lorsque cela est facile.

Comme observé précédemment, il s'agit de noter que la fréquence d'usage de la voiture a globalement diminué entre les deux vagues d'enquête. On constate ici que cela est le cas, quelles que soient les conditions de stationnement.

Figure n° 21 : Fréquence d'utilisation de la voiture pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation selon les conditions de stationnement à destination



N : 958 (V1) et 870 (V2)

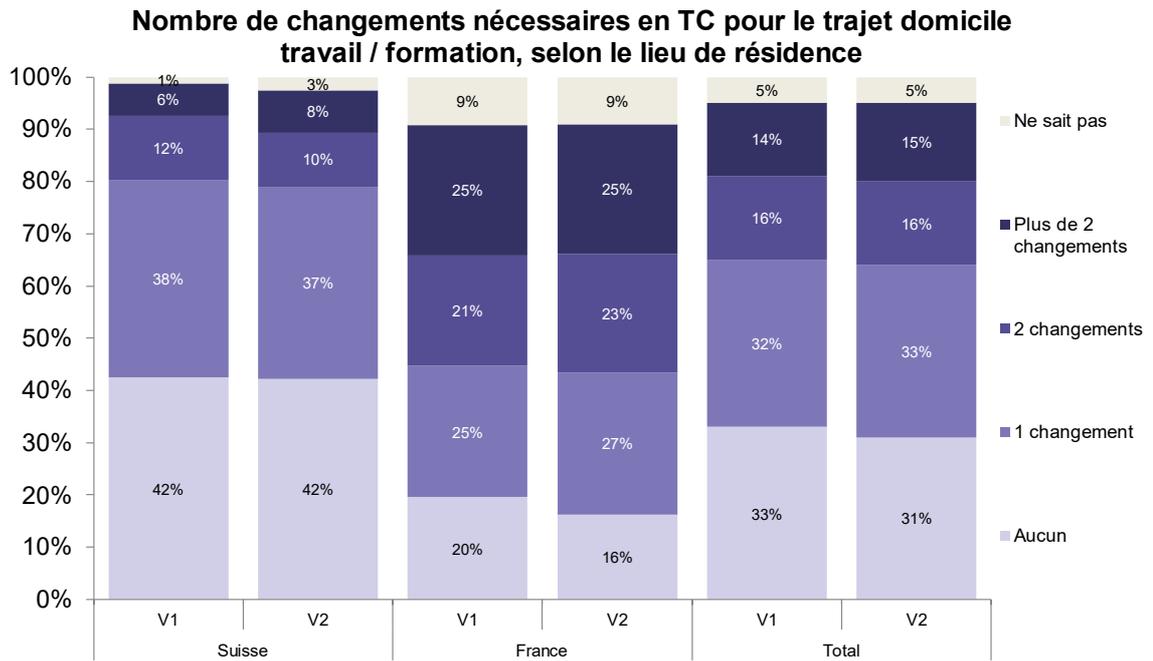
g) Accessibilité en transports en commun

Le nombre de changements durant un trajet donné étant généralement négativement corrélé à l'utilisation des transports en commun pour ce même trajet, nous avons souhaité identifier chez les enquêtés le nombre de changements nécessaires pour leur trajet domicile-travail/formation (y compris chez les non-utilisateurs des TC).

On relève le nombre conséquent de changements nécessaires aux résidents de la partie française de l'agglomération en comparaison des résidents de la partie suisse. Près de la moitié d'entre eux doivent effectuer 2 changements ou plus, contre seulement 18% des répondants qui résident en Suisse. Parallèlement, 42% des résidents suisses n'ont besoin de faire aucun changement pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.

On aurait pu imaginer que l'entrée en service du LEX engendrerait globalement une diminution des ruptures de charge, ce qui n'apparaît pas dans nos données puisque les nombres de changements déclarés en V2 sont similaires à la V1.

Figure n° 22 : Nombre de changements nécessaires pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation depuis le domicile en utilisant les transports en commun, selon le lieu de résidence

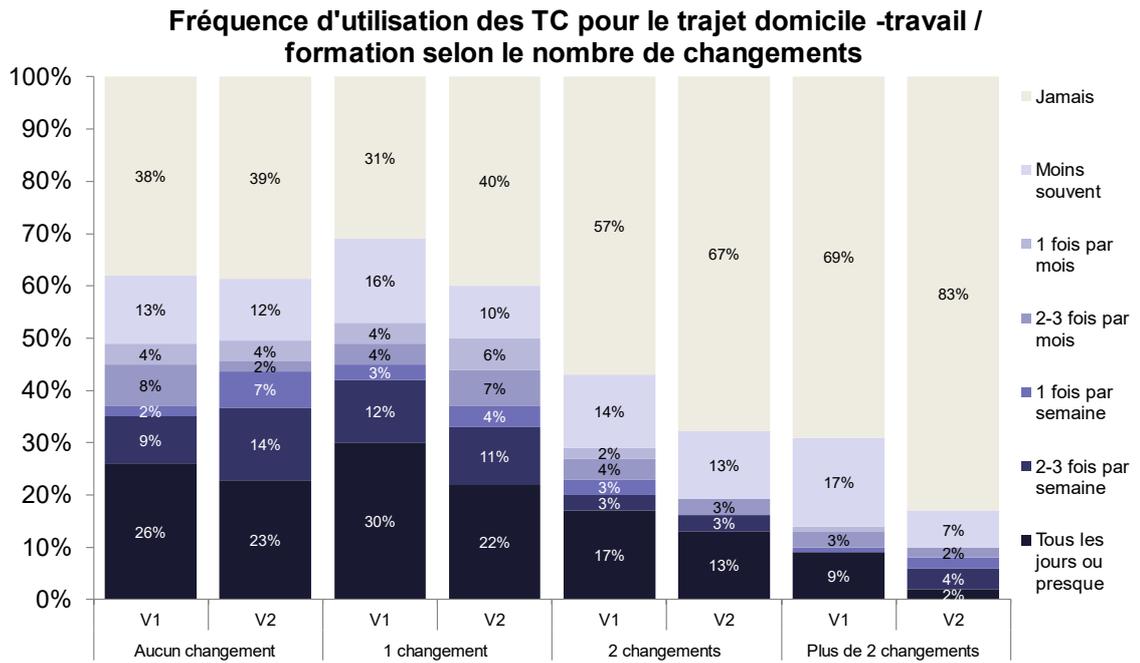


N : 954 (V1) et 870 (V2)

En mettant en lien le nombre de changements nécessaires pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation avec la fréquence d'utilisation des TC pour ce motif, on constate que celle-ci se réduit passablement au-delà d'un changement, et encore plus au-delà de deux changements. La fréquence d'utilisation des TC est en revanche assez proche lorsqu'il n'y a aucun changement ou un seul.

Comme observé précédemment, la fréquence d'usage des TC a globalement diminué entre les deux vagues d'enquête. On voit ici que cela est le cas, quel que soit le nombre de changements, mais de façon moins marquée lorsqu'aucun changement n'est nécessaire.

Figure n° 23 : Fréquence d'utilisation des TC pour le trajet domicile-travail / formation selon le nombre de changements



N : 952 (V1) et 870 (V2)

Synthèse

Les pratiques de mobilité

Concernant les pratiques de mobilité, on retiendra principalement les éléments suivants :

- > L'usage quotidien de la quasi-totalité des modes est en diminution. Une vue d'ensemble qui semble indiquer une reconfiguration générale des rythmes de vie due à la pandémie, et particulièrement de la mobilité quotidienne, avec une réduction des trajets auparavant réalisés tous les jours.
- > Malgré cela, l'usage régulier du train a néanmoins fortement augmenté à Annemasse / Thonon-Chablais (+7 points) et dans la vallée de l'Arve (+8 points) ; une évolution qui témoigne du succès de la nouvelle offre de transport, malgré le contexte particulièrement défavorable la pandémie de COVID-19.
- > Le vélo électrique est le seul mode dont la fréquence a augmenté dans toutes les régions depuis la première vague d'enquête.
- > Comme observé lors de la première vague, la multimodalité est très répandue parmi les enquêtés. La voiture est le mode utilisé le plus fréquemment, suivi des TC. Le vélo conventionnel est utilisé plusieurs fois par semaine par 14% des sondés, et le VAE par 11%.
- > Concernant les déplacements domicile-travail/formation, la voiture reste le mode le plus fréquemment utilisé, bien que 42% de l'échantillon ne l'utilise jamais pour ce motif, ce qui est bien plus élevé que pour tous les motifs confondus. La combinaison voiture/TC pour le même trajet est sollicitée plusieurs fois par semaine par 11% des enquêtés, et plus fréquemment par les résidents des régions françaises, particulièrement de la vallée de l'Arve et de l'Ain où elle est même en augmentation.
- > La fréquence d'usage de la voiture et des TC a globalement baissé tandis que celui du VAE et de la marche a augmenté. 13% des répondants se rendent au travail à pied plusieurs fois par semaine, et même 34% s'agissant des seuls résidents de la ville de Genève (+10 points par rapport à la V1).
- > 9% des enquêtés qui utilisent la voiture pour le trajet domicile-travail/formation font du covoiturage, soit un peu moins qu'en V1 (12%).
- > Les conditions de stationnement à destination et le nombre de transbordements en TC influencent fortement le choix modal. En effet, les répondants qui se rendent quotidiennement au travail en voiture sont 3 fois plus nombreux lorsqu'il y est facile de stationner, tandis que l'usage des TC se réduit passablement lorsque plus d'un changement est nécessaire pour se rendre sur son lieu de travail/étude.

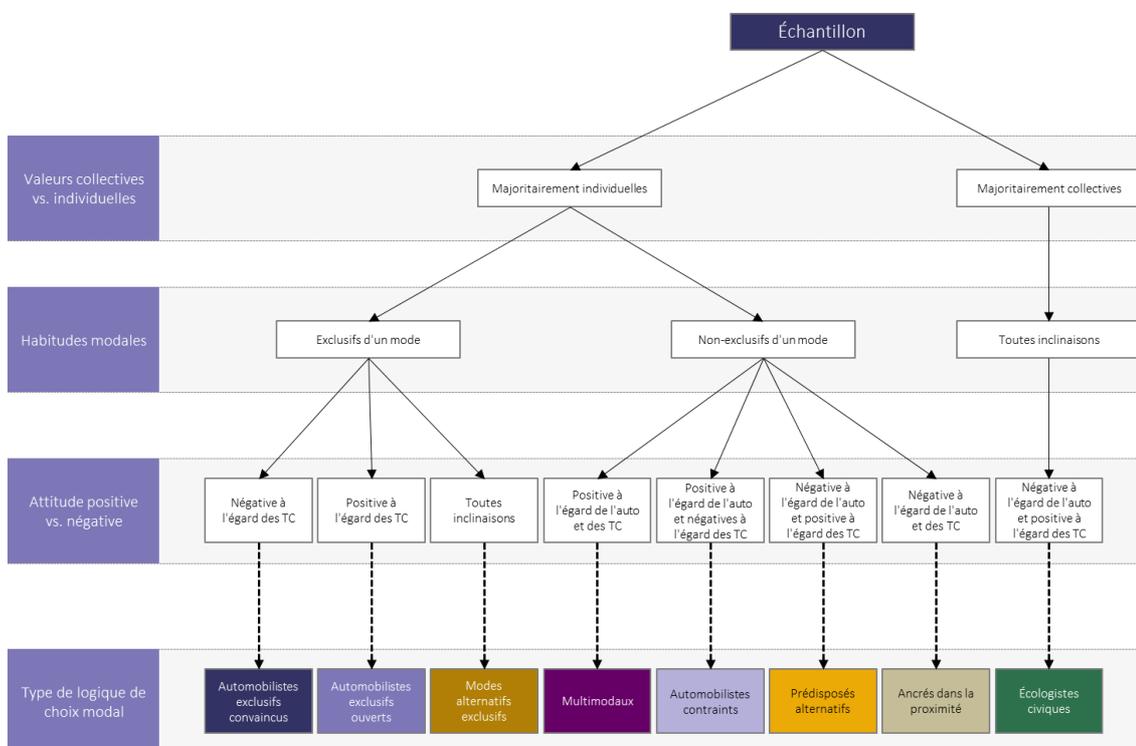
4. La typologie des logiques de choix modal

4.1. Approche

Après avoir étudié les perceptions des modes ainsi que leur usage, nous pouvons à présent nous intéresser aux logiques de choix modal qui en découlent. 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 6t-bureau de recherche. Elle est construite autour des variables suivantes:

- **La dimension des valeurs** qui différencie les répondants qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt individuel (rend autonome, confortable, etc.) de ceux qualifiant l'offre de transport en fonction de l'intérêt général (écologique, bruyant, etc.) ;
- **La dimension des pratiques modales effectives** (fréquence d'utilisation générale tous motifs confondus) ;
- **La dimension des attitudes positives ou négatives vis-à-vis des moyens de transport** (issue du travail de recodage des adjectifs).

Figure n° 24 : Modalités de construction de la typologie des logiques de choix modal



La combinatoire de ces différentes variables permet d'identifier huit types. À chacun correspond une logique de choix modal et des attentes spécifiques :

- 1) Les **automobilistes exclusifs convaincus** : ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et leur programme d'activité se structure autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport ;
- 2) Les **automobilistes exclusifs ouverts** : la seule différence par rapport aux " automobilistes exclusifs convaincus" est qu'ils ont une attitude positive par rapport aux transports en commun et sont donc abstraitement ouverts à leur utilisation ;
- 3) Les **automobilistes contraints aux TC** : ils préfèrent utiliser l'automobile, mais sont contraints notamment par les conditions de stationnement et de circulation à utiliser les TC pour certaines destinations quotidiennes ;
- 4) Les **alternatifs exclusifs** : ils n'utilisent jamais l'automobile ; leur programme d'activité se structure autour des accessibilités offertes par les autres modes ;
- 5) Les **prédisposés aux modes alternatifs** : ils préfèrent utiliser les transports en commun à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offertes par ces moyens de transport ;
- 6) Les **multimodaux** : ils utilisent le mode de transport le plus efficace selon le motif, la destination, l'heure du déplacement, etc. ; ils connaissent l'offre TC et l'offre routière et choisissent au cas par cas ;
- 7) Les **écologistes civiques** : leurs valeurs peuvent les amener à privilégier l'usage de moyens de transport écologiques afin d'être en accord avec leurs convictions ;
- 8) Les **individus ancrés dans la proximité** : ils éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique.

4.2. Logiques de choix modal dans le Grand Genève

a) Répartition pour l'ensemble de l'échantillon

Dans toutes les régions d'analyse, la part des automobilistes exclusifs (convaincus ou ouverts) a augmenté entre les deux vagues, faisant passer le total de 10% à 16%. Cette augmentation est particulièrement marquée dans le canton de Genève (hors ville), dans le district de Nyon, à Annemasse / Thonon-Chablais, dans la vallée de l'Arve et dans l'Ain. La part des autres logiques de choix modal reste proche entre V1 et V2, même si l'on peut noter une légère diminution des automobilistes contraints et des prédisposés alternatifs.

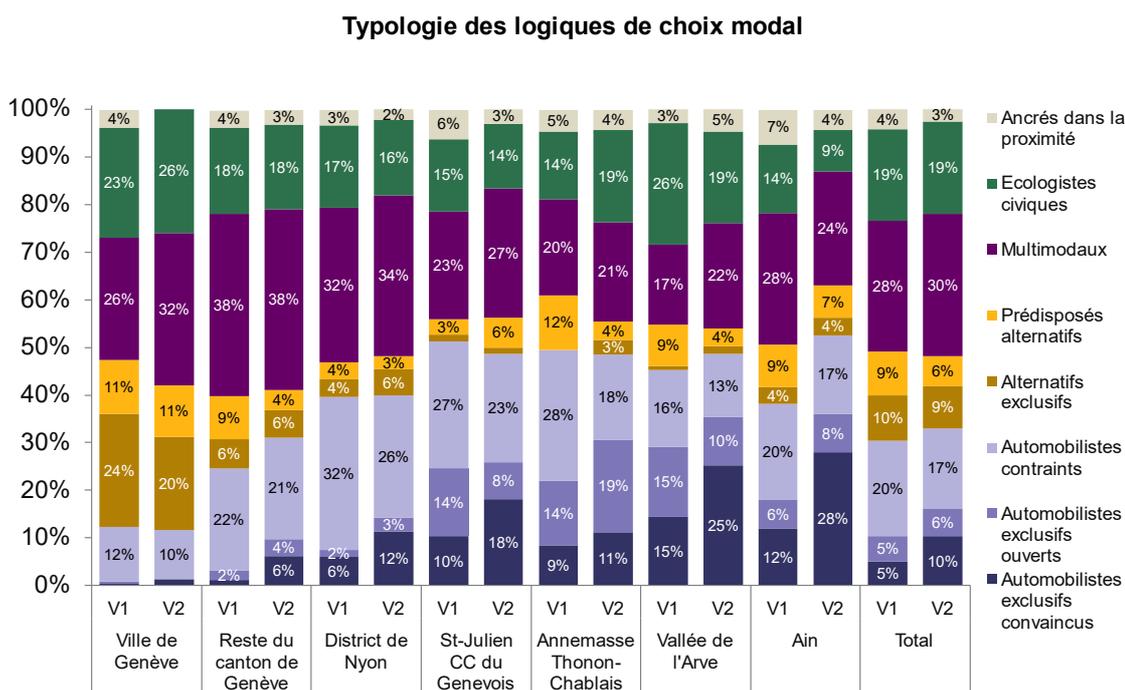
L'augmentation de la part des automobilistes exclusifs peut certainement s'expliquer à travers l'impact de la pandémie et la baisse générale de la mobilité qui a fluidifié les routes, permettant ainsi d'activer la demande latente pour la voiture. Il s'agirait alors d'un effet conjoncturel plutôt que structurel. Un tel enseignement est important à retenir et amène à souligner la pertinence des restrictions envers les TIM dans le cadre de l'accompagnement au report modal, afin d'éviter les effets rebonds.

On peut observer que les logiques d'automobilisme exclusif sont pratiquement inexistantes en ville de Genève alors qu'elles avoisinent les 30% dans les régions françaises du Grand Genève. À l'inverse, les alternatifs exclusifs représentent 1/5 des résidents en ville de Genève tandis qu'ils sont quasiment absents des autres régions (6% dans le reste du canton et dans le district de Nyon, et entre 1% et 4% dans les 4 régions françaises)⁴.

Alors que nous avons montré, dans le chapitre précédant, que l'usage de la voiture a diminué tant à Annemasse / Thonon-Chablais que dans la vallée de l'Arve, tandis que l'usage des TC (particulièrement du train) a augmenté, il est intéressant de souligner que dans la première région, on observe une augmentation de la part des écologistes civiques et que dans la seconde, c'est la part des multimodaux qui augmente. Ainsi, les changements de pratiques dans ces deux régions ne résultent pas forcément des même logiques.

⁴ Des données proches s'observent dans les résultats de l'enquête du LaSUR sur les logiques de choix modal parmi la population active du Grand Genève (2019). On y trouve en effet 17% d'automobilistes exclusifs en moyenne, avec une part bien inférieure en ville de Genève (3%) et supérieure en France (entre 19% et 36% selon le contexte résidentiel).

Figure n° 25 : Typologie des logiques de choix modal par région d'analyse



Nous pouvons à présent examiner plus en détail le profil des enquêtés au regard de la logique de choix modale à laquelle ils appartiennent.

Parmi les **automobilistes exclusifs** (ouverts ou contraints), les résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais, de la vallée de l'Arve et de l'Ain sont surreprésentés par rapport à l'échantillon total, tandis que les résidents de Genève (ville ou canton) sont sous-représentés. On trouve un peu plus de 50-64 ans, de bas revenus et de couples avec enfant(s) parmi les automobilistes exclusifs que dans l'échantillon total. À l'inverse, les personnes vivant seules et sans enfants y sont sous-représentées. On trouve un peu plus de résidents du canton de Genève (hors ville) et du district de Nyon parmi les **automobilistes contraints**, et beaucoup moins de résidents de la ville de Genève.

Les femmes sont largement surreprésentées parmi les **alternatifs exclusifs**, tout comme les résidents de la ville de Genève, les classes d'âges les plus jeunes (18-49 ans) et les personnes vivant seules et sans enfants. Les hommes sont surreprésentés parmi les **prédiposés alternatifs**, tout comme les résidents de la ville de Genève, les revenus élevés et les personnes vivant seules sans enfants.

Parmi les **multimodaux**, les résidents du canton de Genève (hors ville) sont un peu plus nombreux que dans l'échantillon total, tout comme les personnes âgées de 65 ans et plus et les couples sans enfants. Finalement, on trouve plus de femmes, de résidents de la ville de Genève, de jeunes (18-49 ans), de bas revenu et de personnes vivant chez leurs parents parmi les **écologistes civiques**.

Tableau n° 11 : Profil des enquêtés selon leur type

		Automobilistes exclusifs (n=219)	Automobilistes contraints (n=225)	Alternatifs exclusifs (n=119)	Prédisposés alternatifs (n=85)	Multimodaux (n=401)	Écologistes civiques (n=260)	Total (n=1341)
Genre	Hommes	52%	51%	35%	65%	51%	41%	49%
	Femmes	48%	49%	65%	35%	49%	59%	51%
Lieu de résidence	Ville de Genève	3%	19%	68%	53%	33%	41%	31%
	Reste canton de Genève	12%	26%	13%	13%	26%	19%	21%
	District de Nyon	10%	17%	7%	5%	12%	9%	11%
	St-Julien CC du Genevois	6%	6%	1%	4%	4%	3%	4%
	Annemasse/ Thonon-Chablais	28%	16%	5%	9%	11%	15%	15%
	Vallée de l'Arve	20%	7%	2%	5%	7%	9%	9%
	Ain	21%	10%	4%	10%	8%	4%	10%
Classes d'âge	18-34 ans	20%	16%	34%	16%	14%	28%	21%
	35-49 ans	31%	35%	33%	26%	21%	36%	29%
	50-64 ans	33%	28%	16%	31%	28%	20%	26%
	65 ans et plus	16%	21%	16%	28%	38%	16%	24%
Revenu équivalence	Bas	26%	20%	27%	13%	20%	26%	22%
	Moyen	51%	50%	34%	46%	60%	53%	52%
	Élevé	22%	30%	39%	41%	20%	22%	26%
Structure du ménage	Seul sans enfants	11%	21%	38%	33%	22%	18%	20%
	Seul avec enfant(s)	5%	8%	3%	2%	6%	6%	6%
	Couple sans enfants	32%	29%	26%	32%	33%	24%	29%
	Couple avec enfant(s)	46%	36%	18%	27%	27%	35%	34%
	Colocation	0%	1%	4%	6%	1%	2%	2%
	Avec les parents	5%	3%	9%	0%	10%	12%	9%

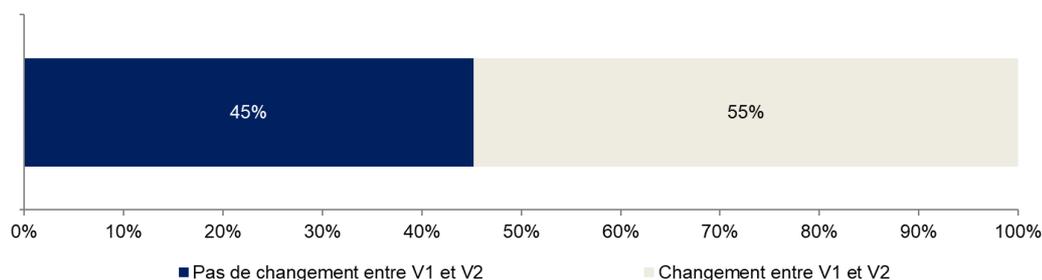
b) Évolutions entre les deux vagues d'enquête

Concernant les évolutions entre les deux vagues, il est intéressant de constater qu'un peu plus de la moitié de l'échantillon ne se retrouve plus dans la même logique de choix modal que lors de la première vague. Nous pouvons toutefois souligner à ce propos que c'est la première fois que cette typologie est utilisée dans une perspective longitudinale sur un même panel et qu'elle peut se révéler assez sensible à cette dimension⁵.

⁵ En effet, donner un adjectif positif ou négatif de plus que lors de la première vague peut suffire à passer dans une autre logique. Par exemple, la seule différence entre les « automobilistes contraints » et les « multimodaux » est que les premiers ont une perception dominante négative des TC et les seconds une perception dominante positive.

Figure n° 26 : Part des enquêtés ayant changé de logique de choix modal entre les deux vagues d'enquête

Evolution de la typologie de choix modal entre les deux vagues d'enquête

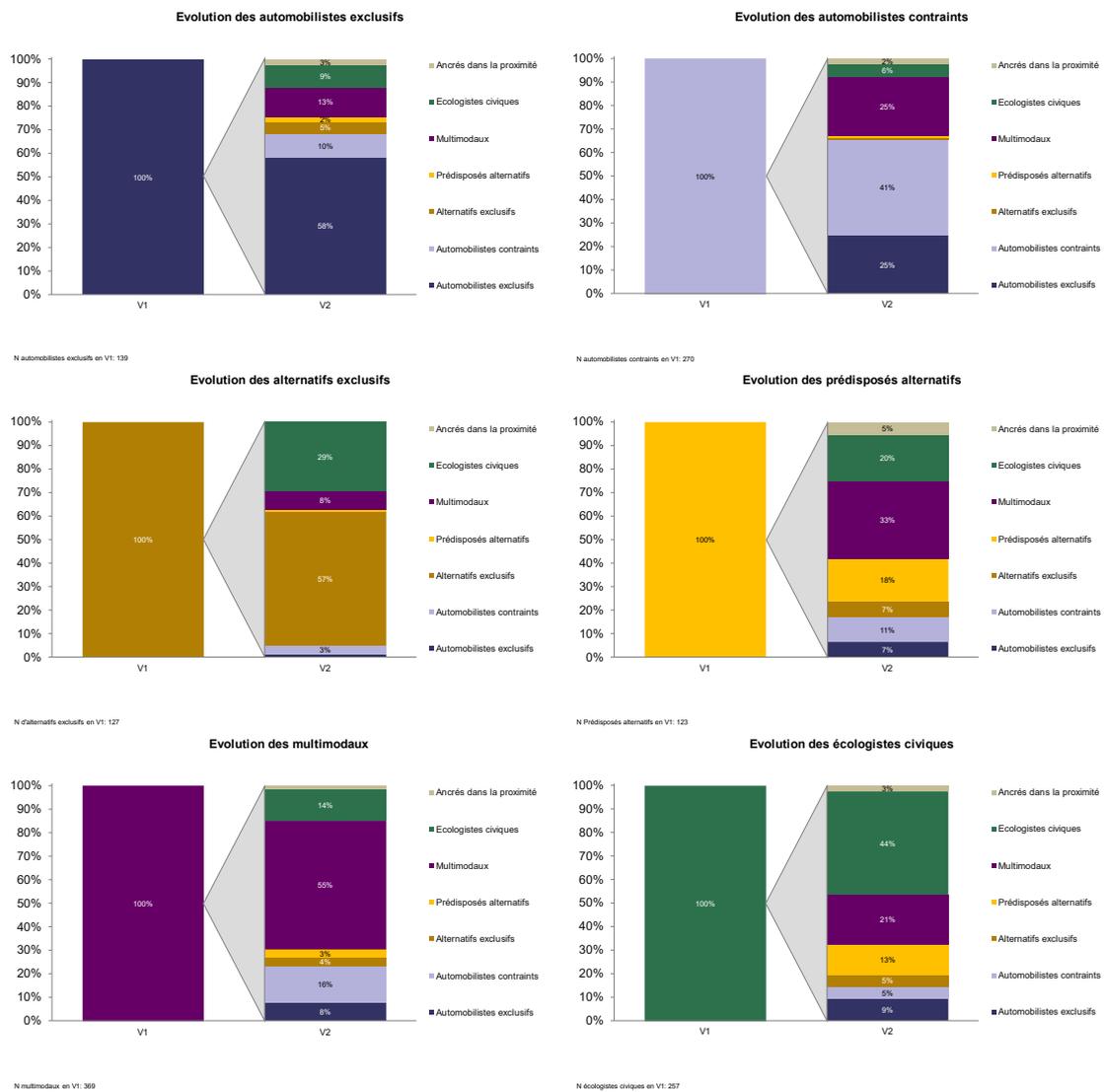


N : 1'341

En examinant plus en détail ces évolutions, on observe que les individus qui ont changé de catégorie entre les deux vagues d'enquêtes sont restés dans des logiques proches. Ainsi, les automobilistes exclusifs en V1 qui ne le sont plus en V2 se retrouvent majoritairement chez les automobilistes contraints (10%) ou chez les multimodaux (13%), et très rarement chez les alternatifs exclusifs (5%) ou les prédisposés alternatifs (2%). Concernant les automobilistes contraints en V1 qui ne le sont plus en V2, la majorité se retrouve chez les automobilistes exclusifs (25%) ou chez les multimodaux (25%).

Les alternatifs exclusifs se déplacent majoritairement vers les écologistes civiques (29%), et les prédisposés alternatifs vers les écologistes civiques (20%) ou les multimodaux (33%). Notons encore qu'une part non négligeable des multimodaux en V1 sont devenus des automobilistes contraints (16%), ou même des automobilistes exclusifs (8%). 21% des écologistes civiques sont devenus des multimodaux, 13% des prédisposés alternatifs et 9% des automobilistes exclusifs.

Figure n° 27 : Évolution de la typologie de choix modal, selon la situation observée en V1



À la suite de ce premier panorama, nous avons souhaité en savoir plus sur les individus qui, entre la première et la deuxième vague d'enquête, sont passés d'une logique tournée vers l'automobile (=automobilistes exclusifs ou contraints) à une logique plus ouverte aux modes alternatifs (=alternatifs exclusifs, prédisposés alternatifs, multimodaux ou écologistes civiques). Ceci vise à essayer de comprendre les facteurs en lien avec de telles évolutions.

Il apparaît d'abord que parmi les 409 personnes tournées vers l'automobile en V1, 67% le sont toujours en V2, tandis que 31% sont passées à une logique plus ouverte aux modes alternatifs (et 2% sont devenus « ancrés dans la proximité »). En comparant les profils des premiers et des seconds, on constate que les hommes, les résidents de la ville de Genève, ceux d'Annemasse / Thonon-Chablais et les 18-34 ans représentent une plus grande part parmi les individus passés à une logique ouverte aux modes alternatifs que parmi ceux restés dans une logique tournée vers l'automobile.

Ensuite, on peut observer un lien entre l'équipement et l'usage du LEX, et le passage d'une logique d'automobilisme exclusif à une logique plus ouverte aux modes alternatifs. En effet, les personnes qui sont passées à une logique ouverte aux modes alternatifs possèdent plus d'abonnements aux TC urbains suisses,

utilisent plus fréquemment le Léman Express, ont plus souvent une seule voiture et sont plus nombreuses à s'être séparé d'un véhicule depuis la première vague d'enquête que celles qui sont restées dans une logique tournée vers l'automobile. En d'autres termes, le passage d'une logique tournée vers l'automobile à une logique ouverte aux modes alternative s'observe également à travers l'équipement de ces personnes, plus orienté vers les TC et moins vers la voiture.

Tableau n° 12 : Comparaison entre les profils des personnes passées d'une logique tournée vers l'automobile à une logique ouverte aux modes alternatifs et celles qui sont restées tournées vers l'automobile

		Tournés vers l'automobile en V1 et ouverts aux modes alternatifs en V2 (n=127)	Tournées vers l'automobile en V1 et en V2 (n=272)
Genre	Hommes	53%	49%
	Femmes	47%	51%
Lieu de résidence	Ville de Genève	19%	10%
	Reste canton de Genève	16%	17%
	District de Nyon	14%	14%
	St-Julien CC du Genevois	8%	6%
	Annemasse/ Thonon-Chablais	27%	24%
	Vallée de l'Arve	14%	13%
	Ain	3%	16%
Classes d'âge	18-34 ans	28%	21%
	35-49 ans	27%	32%
	50-64 ans	26%	29%
	65 ans et plus	18%	17%
Possession d'abonnement aux TC urbains suisses	Oui	14%	5%
	Non	86%	95%
Utilisation du Léman Express	Plusieurs fois par semaine	9%	1%
	1 à 4 fois par mois	3%	2%
	Tous les 2 à 3 mois	12%	3%
	Moins souvent	24%	16%
	Jamais utilisé	52%	78%
Nombre de voitures au sein du ménage	0	0%	0%
	1	37%	29%
	2	54%	54%
	3 ou plus	9%	17%
Séparation d'un véhicule depuis novembre 2019	Oui	8%	4%
	Non	92%	96%

4.3. Adaptation exploratoire de la typologie

La typologie utilisée ci-dessus ainsi que dans le rapport présentant les résultats de la première vague date de 1994. Elle ne prend en compte que l'usage et la perception de la voiture et des transports en commun. Nous avons décidé d'en proposer une réadaptation. Celle-ci repose sur les mêmes fondements épistémologiques, mais intègre la dimension de la mobilité active en intégrant également le vélo. Nous avons donc tenté une nouvelle analyse avec les catégories suivantes :

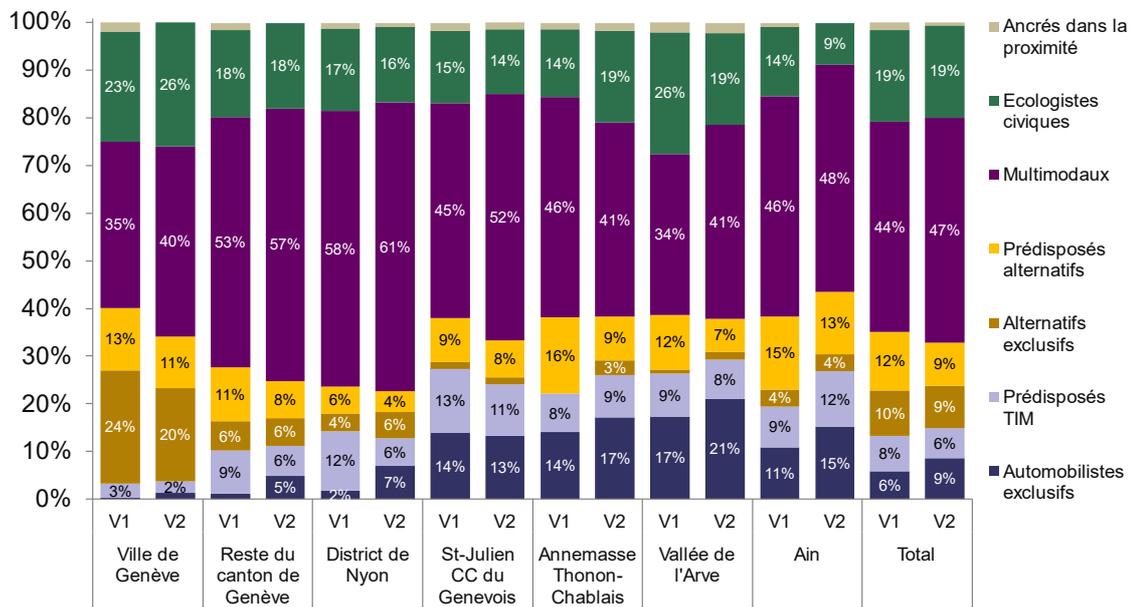
- 1) Les **automobilistes exclusifs** : ils n'utilisent jamais les transports en commun ni le vélo ;
- 2) Les **prédisposés au transport individuel motorisé** : ils préfèrent utiliser l'automobile, tout en utilisant également de temps en temps les transports en commun et/ou le vélo ;
- 3) Les **alternatifs exclusifs** : ils n'utilisent jamais l'automobile, leur programme d'activité se structure autour des accessibilités offertes par les autres modes ;
- 4) Les **prédisposés aux modes alternatifs** : ils préfèrent utiliser les transports en commun et/ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de mobilité offertes par ces moyens de transport ;
- 5) Les **multimodaux** : leur perception de la voiture est positive, tout comme leur perception des transports en commun et/ou du vélo ; ils choisissent entre ces différents modes au cas par cas ;
- 6) Les **écologistes civiques** : leurs valeurs peuvent les amener à privilégier l'usage de moyens de transport écologiques afin d'être en accord avec leurs convictions ;
- 7) Les **individus ancrés dans la proximité** : ils éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique.

Avec cette nouvelle approche qui tient compte de l'usage et des représentations du vélo, on constate que les logiques centrées sur l'automobile (automobilistes exclusifs et prédisposés TIM) représentent une plus petite part de l'échantillon alors que les logiques multimodales apparaissent bien plus importantes. En effet, en intégrant la voiture, les TC et le vélo, près de la moitié de l'échantillon se retrouve dans cette catégorie. Les multimodaux sont particulièrement présents dans le district de Nyon (61%) et dans le canton de Genève (hors ville) (57%). Cette différence témoigne de l'importance de tenir des comptes des mobilités actives qui font partie intégrante des modes de vie d'un grand nombre de résidents du Grand Genève.

Avec cette adaptation, la part des automobilistes exclusifs (convaincus ou ouverts) est également plus élevée, mais de façon moindre, avec un total qui passe de 6% à 9% entre V1 et V2. L'évolution des autres logiques de choix modale est similaire à celle observée avec la typologie initiale.

Figure n° 28 : Typologie adaptée des logiques de choix modal

Typologie adaptée des logiques de choix modal



N : 1341

Synthèse

La typologie des logiques de choix modal

Concernant les logiques de choix modal, on retiendra principalement les éléments suivants :

- > 55% de l'échantillon a changé de logique de choix modal entre les deux vagues d'enquête, bien que restant dans des logiques généralement proches. La part des automobilistes exclusifs a augmenté de 6 points entre les deux vagues, tandis que la part des autres logiques de choix modal reste proche durant cette période. Notons que ces différentes évolutions doivent être interprétées avec précaution en raison de l'instabilité de la situation au moment de la réalisation de la deuxième vague d'enquête.
- > Les logiques d'automobilisme exclusif sont particulièrement présentes parmi les résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais, de la vallée de l'Arve et de l'Ain et beaucoup plus rares dans le canton de Genève, voire inexistantes en ville. Les automobilistes exclusifs sont le plus souvent des individus en couple avec enfant(s), et très rarement des personnes vivant seules.
- > À l'inverse, les résidents de la ville de Genève et les personnes vivant seules et sans enfants sont surreprésentés au sein des logiques alternatives (exclusifs ou prédisposés). Les femmes, les résidents de la ville de Genève et les classes d'âge les plus jeunes (18-49 ans) sont surreprésentés tant chez les alternatifs exclusifs que chez les écologistes civiques.
- > Les multimodaux représentent quant à eux la plus grande part de l'échantillon (30%).
- > Parmi les personnes passées d'une logique tournée vers l'automobile à une logique ouverte aux modes alternatifs, on trouve un peu plus d'hommes, de résidents de la ville de Genève et d'Annemasse / Thonon-Chablais et de 18-34 ans que parmi ceux restés dans une logique tournée vers l'automobile. En outre, l'équipement de ces personnes est également plus orienté vers les TC et moins vers la voiture.
- > L'intégration à la typologie de la perception et de l'usage du vélo en plus de la voiture et des TC modifie la répartition dans les différentes catégories : les logiques centrées sur l'automobile sont moins importantes au profit des logiques multimodales. Près de la moitié de l'échantillon appartient dès lors aux multimodaux, ce qui témoigne de l'importance de tenir des comptes des mobilités actives qui font partie intégrante des modes de vie d'un grand nombre de résidents du Grand Genève.

5. Les spatialités

5.1. Le degré de fréquentation des régions du Grand Genève

Pour rappel, l'une des hypothèses de notre recherche est que la fréquentation des différentes régions du Grand Genève aurait dû augmenter grâce au saut qualitatif dans l'offre de transports en commun mise en service en décembre 2019. Après la photographie des spatialités effectuée lors de l'analyse de la première vague d'enquête, il s'agit ici d'évaluer les potentielles évolutions.

Nos résultats montrent une légère augmentation des résidents de la ville de Genève qui se rendent plus d'une fois par mois dans l'agglomération d'Annemasse (+4 points), des résidents de Haute-Savoie dans la vallée de l'Arve (+4 points) et des résidents de l'Ain dans de pays de Gex (+6 points). Pour le reste, les degrés de fréquentation sont stables, voire en baisse, notamment s'agissant de la fréquentation du canton de Genève.

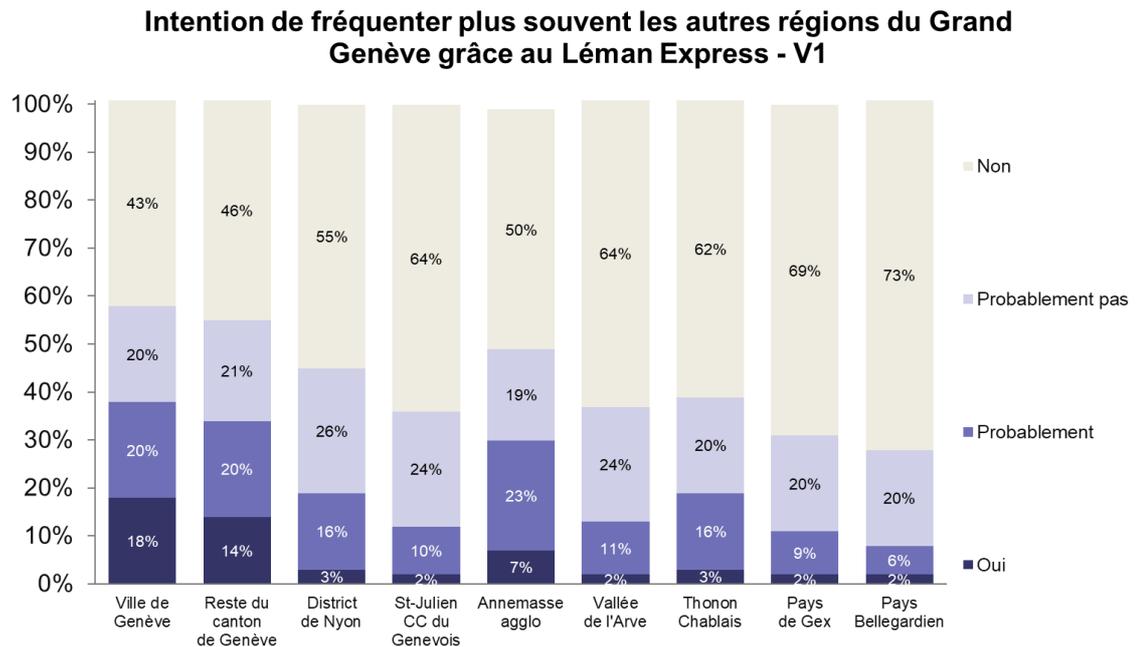
Tableau n° 13 : Fréquentation des différentes régions du Grand Genève par les répondants, selon la région de résidence

Fréquentation plusieurs fois par mois – tous motifs confondus		Région de destination																	
		Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		St-Julien CC du Genevois		Annemasse agglo		Vallée de l'Arve		Thonon-Chablais		Pays de Gex		Pays bellegardien	
		V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Région de résidence	Ville de Genève	-	-	-	-	11%	6%	5%	5%	10%	14%	4%	1%	1%	2%	11%	6%	1%	1%
	Reste du canton de Genève	-	-	-	-	10%	12%	16%	17%	14%	13%	7%	6%	3%	3%	13%	11%	2%	1%
	District de Nyon	58%	49%	57%	44%	-	-	2%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	22%	21%	0%	0%
	Haute-Savoie ⁶	66%	63%	66%	57%	5%	3%	12%	12%	51%	46%	26%	30%	10%	9%	5%	3%	3%	3%
	Ain	71%	66%	74%	77%	14%	13%	14%	12%	8%	10%	7%	7%	4%	3%	40%	46%	23%	21%

La situation est donc assez différente des intentions énoncées lors de la première vague d'enquête. En effet, 38% des enquêtés pensaient alors qu'ils pourraient se rendre plus fréquemment en ville de Genève grâce au Léman Express, 34% plus fréquemment dans le reste du canton et 30% plus fréquemment dans l'agglomération d'Annemasse. Une fois encore, cela s'explique très probablement par la pandémie de COVID-19 qui, depuis mars 2020, a entraîné une diminution de la mobilité des individus et un certain retour à la proximité.

⁶ Les 3 régions de Haute-Savoie ont été agrégées ici afin d'avoir des effectifs plus conséquents.

Figure n° 29 : Intention de fréquenter plus souvent les autres régions du Grand Genève grâce au Léman express lors de la première vague d'enquête



N : 1341

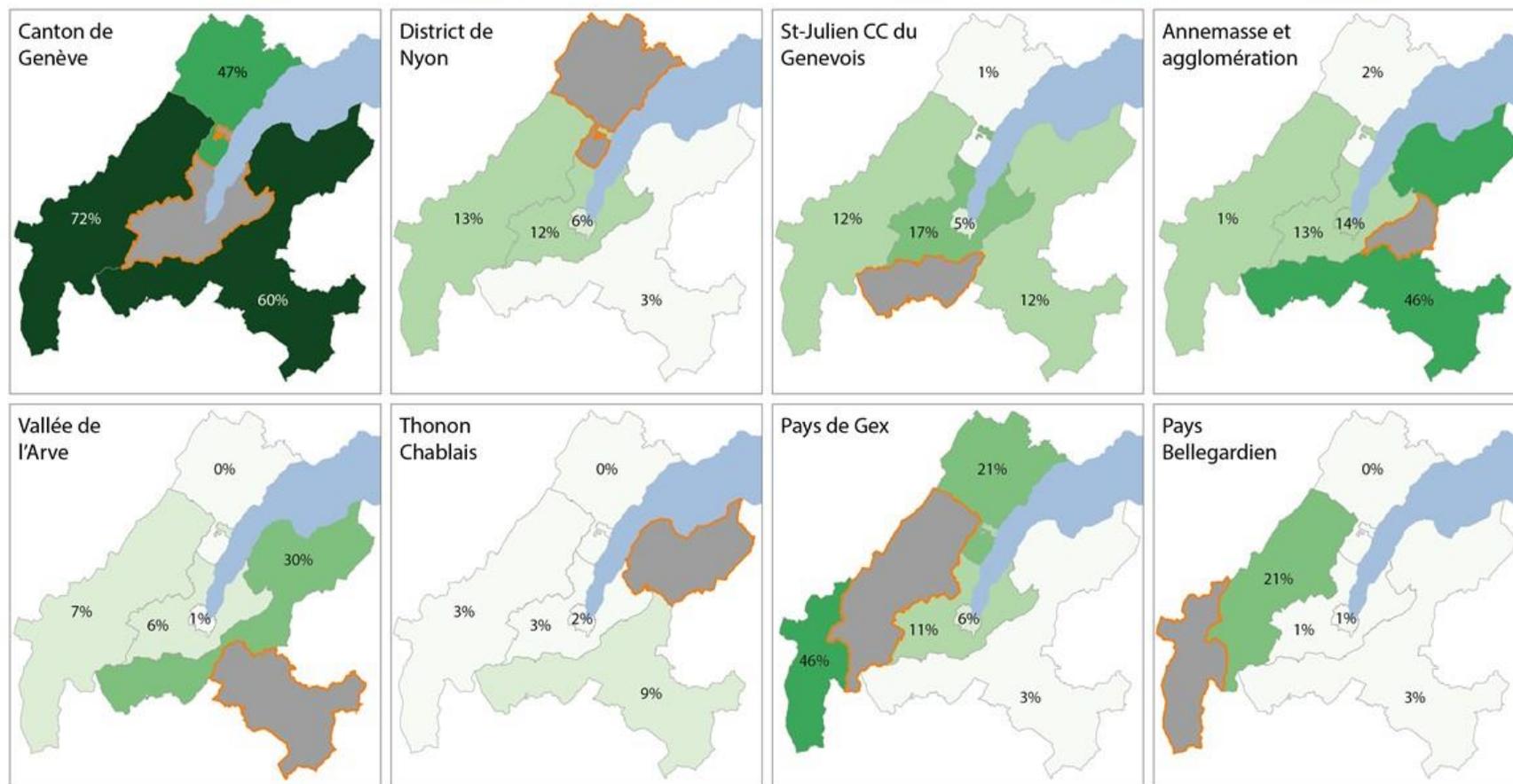
De manière générale, la région fréquentée le plus souvent par les enquêtés reste le canton de Genève, particulièrement par les résidents des parties françaises. 60% des résidents de Haute-Savoie se rendent ainsi plus d'une fois par mois à Genève, et 72% des résidents de l'Ain. Ce sont les résidents de Nyon qui fréquentent Genève le moins souvent, bien que la part qui s'y rend plusieurs fois par mois reste élevée (près de la moitié). Notons que les résidents du district de Nyon sont 21% à se rendre plusieurs fois par mois dans le pays de Gex. On peut encore relever une fréquentation importante de l'agglomération d'Annemasse par les résidents des autres régions de Haute-Savoie (St-Julien CC du Genevois, Vallée de l'Arve, Thonon-Chablais) (46%), et du pays de Gex par les résidents du reste de l'Ain (pays bellegardien) (46%). Les résidents genevois se déplacent assez peu souvent dans d'autres régions, l'agglomération d'Annemasse étant celle où ils sont les plus nombreux à se rendre plusieurs fois par mois (13-14%). Au-delà de l'attractivité que représente le pôle urbain qu'est Genève, l'autre logique en présence est donc celle de la contiguïté entre les différentes régions.

Figure n° 30 : Fréquentation des différentes régions du Grand Genève par les répondants, selon la région de résidence

Fréquentation des différentes régions du périmètre du Grand Genève

Part des personnes déclarant se rendre plus d'une fois par mois dans la région de destination, selon la région de résidence

0 à 4 % 4 à 9 % 9 à 15 % 15 à 32 % 32 à 54 % 54 à 78 % Destination



Sources : Panel Mobilité du Grand Genève – Vague 2
Fond de Carte : SITG, 2020

10 [km]



5.2. Les motifs de fréquentation des régions du Grand Genève

Les motifs de visite ont été demandés aux enquêtés qui ont déclaré fréquenter au moins quelques fois par année une autre région que celle où ils résident.

On constate bien dans l'examen des motifs l'impact de la pandémie, avec une perte de points dans quasiment toutes les régions concernant le motif travail/études, les sorties culturelles et les sorties en soirée. Le motif d'achats dans une zone commerciale est, quant à lui, en augmentation dans plusieurs régions, à l'inverse du motif d'achats au centre-ville. L'explication de ce potentiel délaissement du centre-ville au profit des zones commerciales pourrait en partie se trouver dans le fait que la raison principale pour laquelle les individus se déplacent au centre-ville est le travail, et qu'ils profitent ensuite de leur présence au centre pour réaliser des achats. Ainsi, la fréquence des déplacements en ville ayant été réduite par le télétravail, les achats en ville se sont réduits en conséquence. Concernant les évolutions entre V1 et V2, notons encore une nette augmentation des déplacements à Nyon pour les activités extérieures de loisirs (+13 points), mais une diminution de ce motif en ce qui concerne le pays bellegardien (-13 points).

Le canton de Genève reste principalement fréquenté pour le motif travail/étude (mentionné par la moitié des enquêtés). Le district de Nyon⁷, la vallée de l'Arve et Thonon-Chablais le sont très majoritairement dans le cadre d'activités extérieures de loisirs, tandis que l'agglomération d'Annemasse et le pays de Gex le sont pour les achats. On peut relever que les visites à la famille ou aux amis sont fréquemment invoquées comme motif pour se rendre dans une autre région, quelle que soit cette région (motif mentionné entre 28% et 42%).

Tableau n° 14 : Motifs de fréquentation des diverses régions du Grand Genève par les personnes qui s'y rendent au moins quelques fois par année

Motifs	Ville de Genève		Reste du canton de Genève		District de Nyon		St-Julien CC du Genevois		Annemasse agglo		Vallée de l'Arve		Thonon-Chablais		Pays de Gex		Pays bellegardien	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2	V1	V2
Travail ou études	58%	55%	57%	50%	21%	14%	9%	6%	6%	6%	6%	3%	8%	7%	5%	4%	11%	9%
Achats dans un commerce du centre-ville	44%	46%	31%	28%	10%	9%	30%	29%	52%	46%	23%	15%	11%	10%	27%	24%	16%	12%
Achats dans une zone commerciale	32%	31%	35%	40%	11%	17%	40%	37%	67%	68%	25%	25%	12%	19%	57%	63%	19%	22%
Cinéma, activités culturelles	36%	31%	24%	23%	12%	7%	17%	12%	14%	10%	14%	7%	4%	4%	8%	4%	6%	5%
Démarches administratives ou de santé	16%	21%	12%	15%	5%	4%	11%	13%	15%	18%	6%	4%	6%	8%	5%	7%	11%	12%
Activité sportive	11%	11%	14%	16%	11%	12%	11%	10%	6%	6%	17%	21%	34%	37%	11%	13%	9%	7%
Activité extérieure de loisirs	33%	32%	33%	31%	38%	51%	22%	20%	16%	14%	53%	55%	55%	50%	29%	24%	45%	32%
Sortie de soirée (bars, discothèques)	31%	27%	18%	17%	7%	7%	6%	4%	10%	7%	6%	7%	3%	3%	5%	2%	3%	1%
Visite à la famille, amis	36%	40%	39%	42%	45%	40%	30%	29%	25%	28%	35%	38%	36%	38%	36%	33%	30%	34%

⁷ À noter comme facteur explicatif, notamment, le succès des stations de ski du district de Nyon (Saint-Cergue, la Dôle, Saint-Georges...), ouvertes durant l'hiver 2020-2021, au contraire des stations de ski françaises.

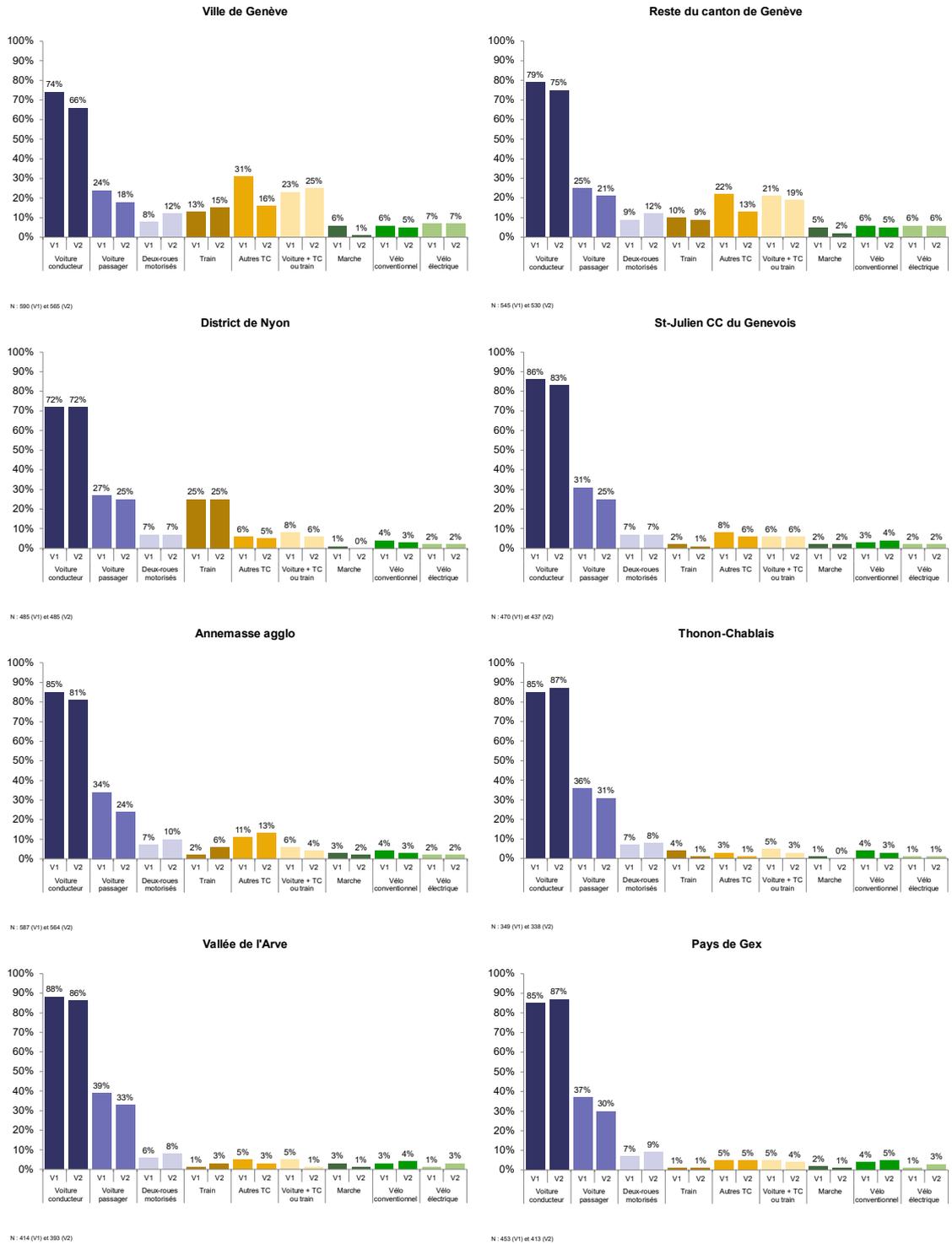
5.3. Les moyens de transport utilisés

Concernant les moyens de transport utilisés pour se rendre dans les différentes régions (tous motifs confondus), on peut noter que la voiture est largement le mode le plus sollicité, et ce, quelle que soit la destination. Des différences s'observent néanmoins, puisque la voiture est généralement utilisée par 81% à 87% des répondants qui se rendent dans une région française du Grand Genève, mais seulement 75% de ceux qui se rendent dans le canton de Genève (hors ville), 72% de ceux qui se rendent dans le district de Nyon et 66% de ceux qui se rendent en ville de Genève. L'utilisation de la voiture comme conducteur semble par ailleurs être en légère diminution pour plusieurs destinations (ville de Genève, reste du canton, St-Julien CC du Genevois, Annemasse), et la part de répondants qui utilisent généralement la voiture en tant que passager diminue partout – ce qui peut indiquer une baisse de l'attractivité du covoiturage.

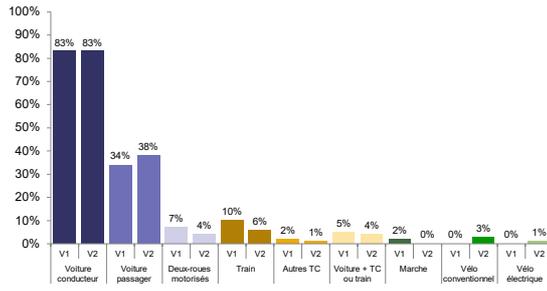
C'est pour se rendre à Genève que les TC autre que le train sont les plus utilisés (16% les utilisent généralement pour se rendre en ville, 13% pour le reste du canton), même si cette part connaît une baisse importante en comparaison avec la première vague (diminution de moitié pour la ville et d'un-tiers pour le reste du canton). La combinaison voiture/TC connaît un certain succès pour les déplacements à Genève, puisque 25% des sondés l'utilisent généralement pour se rendre en ville et 19% pour le reste du canton. C'est également pour se rendre à Genève que le vélo (conventionnel ou électrique) est le plus utilisé (5-7%).

Notons encore qu'Annemasse est la seule destination qui ne connaît pas de baisse en ce qui concerne les autres TC (+2 points), et que le train y gagne 4 points (6% des répondants l'utilisent généralement, soit 3 fois plus qu'en V1). Finalement, le district de Nyon est la destination pour laquelle le train est généralement utilisé par la plus grande part des répondants (25%), et de façon similaire entre les deux vagues d'enquêtes.

Figure n° 31 : Moyens de transport utilisés pour se rendre dans les différentes régions du Grand Genève



Pays bellegardien



N : 188 (V1) et 199 (V2)

Synthèse

Les spatialités

Concernant les déplacements entre les différentes régions du Grand Genève, on retiendra principalement les éléments suivants :

- > La fréquence de ces déplacements ne semble pas avoir augmenté entre les deux vagues d'enquête, contrairement à notre hypothèse. La majorité des degrés de fréquentation sont stables, voire en baisse, notamment s'agissant de la fréquentation du canton de Genève. Cela peut probablement s'expliquer une fois encore par la pandémie de COVID-19 qui, depuis mars 2020, a entraîné une diminution globale de la mobilité des individus, en particulier la mobilité transfrontalière.
- > Comme observé lors de la première vague, les logiques qui prédominent pour les déplacements entre les régions sont d'une part l'attractivité représentée par le pôle urbain qu'est Genève (région largement la plus fréquentée par tous les autres), et d'autre part la contiguïté entre les régions.
- > Les différentes régions n'ont pas les mêmes vocations, avec une prédominance du motif travail/études pour les déplacements à Genève, des activités de loisirs extérieurs en ce qui concerne le district de Nyon, la vallée de l'Arve et Thonon-Chablais et des achats s'agissant d'Annemasse et du pays de Gex. L'impact de la pandémie est visible à travers la perte de points dans quasiment toutes les régions concernant le motif travail/études, les sorties culturelles et les sorties en soirée. Le motif d'achats dans une zone commerciale est, quant à lui, en augmentation dans plusieurs régions.
- > La voiture est largement le mode le plus sollicité lorsqu'il s'agit de se rendre dans une autre région du Grand Genève, même si elle est moins utilisée pour se rendre en ville de Genève que dans une des régions françaises. Son utilisation semble par ailleurs être en diminution, principalement en tant que passager.
- > L'usage des TC autres que le train diminue pour la plupart des destinations et de façon particulièrement marquée lorsqu'il s'agit de se rendre dans le canton de Genève. Genève reste néanmoins la destination pour laquelle les autres TC sont les plus utilisés. L'agglomération d'Annemasse, quant à elle, est la seule destination qui ne connaît pas de baisse en ce qui concerne les autres TC, et 3 fois plus de répondants que lors de la première vague s'y rendent généralement en train (2% en V1 contre 6% en V2), ce qui traduit probablement le succès de la nouvelle offre de transports en commun.

6. Le choix résidentiel

6.1. Profil des personnes ayant déménagé

131 personnes – soit près de 10% de l'échantillon – ont déménagé entre la première et la deuxième vague de l'enquête. Parmi elles, on trouve majoritairement :

- Des femmes (n=78) ;
- Des personnes qui résidaient dans le canton de Genève (hors ville) au moment de la V1 (n=49) ;
- Des 18-34 ans (n=61) ;
- Des personnes actives professionnellement (n=102).

Ces données sont cohérentes avec celles de la statistique des déménagements de l'OFS qui indique que près de 10% des résidents du canton de Genève ont déménagé en 2020⁸.

6.2. Destination du déménagement

Les personnes qui ont déménagé résidaient principalement dans le canton de Genève (hors ville) et en Haute-Savoie lors de la première vague. La majorité des personnes ayant déménagé sont restées dans la même région (63.4%). On voit que la Haute-Savoie n'a attiré aucun nouveau résident parmi les répondants du Grand Genève, le district de Nyon seulement 2.9%, l'Ain 5.2% et le canton de Genève hors ville 6.7%. Les changements de région concernent principalement des déménagements vers la ville de Genève (21.7%), et les personnes qui y déménagent proviennent principalement du reste du canton (17.2%). Nos données ne permettent pas de montrer une baisse de l'étalement urbain, qui pourrait demeurer dans certains déménagements internes à une région (Haute-Savoie, par exemple). À noter que 5.2% des personnes qui ont déménagé résidaient en Suisse et sont parties en Haute-Savoie ou dans l'Ain tandis que 6.7% des déménagements concernent des résidents français qui ont déménagé en Suisse.

Tableau n° 15 : Lieu de résidence en V1 et en V2 des personnes ayant déménagé

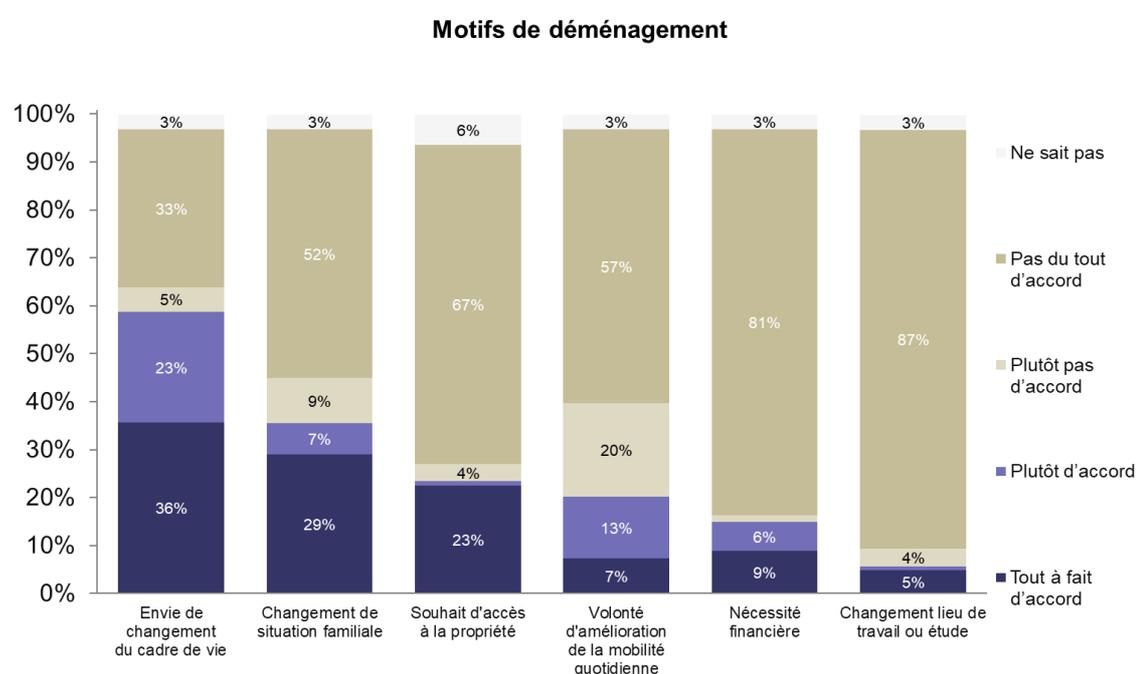
Lieu de résidence en V1 et en V2 des personnes ayant déménagé (n=131)		Région de résidence en V2				
		Ville de Genève	Reste du canton de Genève	District de Nyon	Haute-Savoie	Ain
Région de résidence en V1	Ville de Genève	11.9%	4.5%	0.7%	0.0%	1.5%
	Reste du canton de Genève	17.2%	13.4%	2.2%	0.0%	3.7%
	District de Nyon	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%
	Haute-Savoie	3.0%	0.7%	0.0%	26.1%	0.0%
	Ain	1.5%	1.5%	0.0%	0.0%	7.5%

⁸ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/construction-logement/logements/demenagements.html>.

6.3. Motifs du déménagement

Les principaux motifs de ces déménagements sont l'envie de changer de cadre de vie et les changements de situation familiale. L'envie de changer de cadre de vie, qui a motivé près de 60% des déménagements, pourrait en partie s'expliquer par la crise sanitaire. En effet, les périodes de confinements ont pu faire prendre conscience de l'importance de cette dimension et mettre en lumière de manière radicale les désavantages de certains quartiers ou logements. Concernant la mobilité quotidienne, 20% de l'échantillon a été motivé par la volonté d'améliorer celle-ci dans la décision de déménager.

Figure n° 32 : Degré d'accord quant aux motifs ayant motivé le déménagement, pour les personnes ayant déménagé depuis novembre 2019



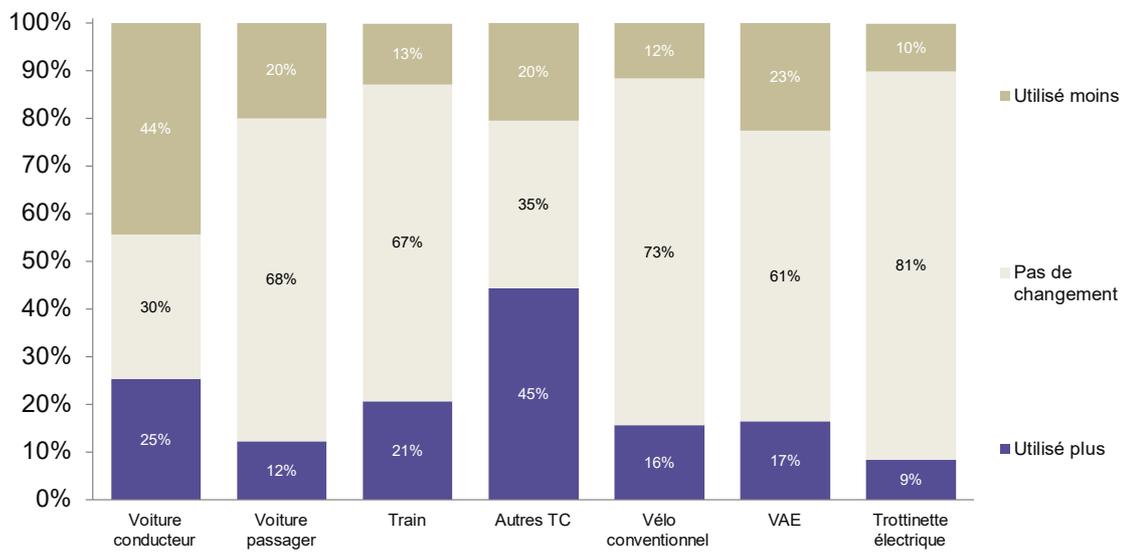
N ayant déménagés depuis novembre 2019 : 131

6.4. L'adaptation des pratiques modales à la suite du dernier déménagement

Parmi les personnes ayant déménagé, un tiers considère que ses pratiques de mobilité quotidienne ont changé depuis. Ces changements concernent principalement une diminution de l'usage de la voiture et une augmentation de l'usage des TC. L'effectif sur lequel porte cette analyse étant très réduit (43 personnes), ces observations doivent toutefois être prises avec précautions et il n'est malheureusement pas possible d'approfondir ce questionnement (notamment en fonction de lieu de résidence de ces personnes).

Figure n° 33 : Changements de pratiques modales à la suite du dernier déménagement

Changements de pratiques modales à la suite du dernier déménagement



N ayant changé leurs pratiques de mobilité quotidienne à la suite de leur déménagement : 43

Synthèse

Le choix résidentiel

Concernant le choix résidentiel, on retiendra principalement les éléments suivants :

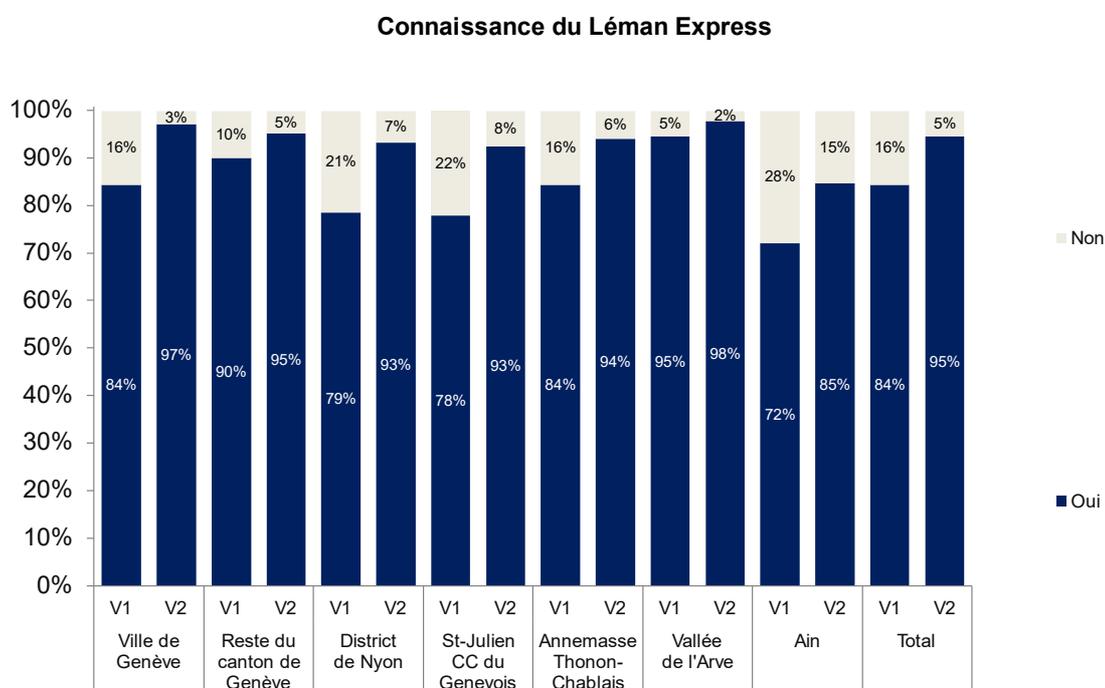
- > 10% de l'échantillon a déménagé depuis la première vague, et l'on observe parmi ces personnes une surreprésentation des femmes, des personnes qui résidaient dans le canton de Genève (hors ville) au moment de la V1, des 18-34 ans et des personnes actives professionnellement (n=102).
- > 63.4% des personnes ayant déménagé sont restées dans la même région et 21.7% se sont déplacées en ville de Genève.
- > Concernant les motifs, l'envie de changer de cadre de vie a joué un rôle dans près de 60% des déménagements, ce qui en fait le motif principal, précédant les changements de situation familiale (37%), le désir d'accéder à la propriété (24%) ou d'améliorer la mobilité quotidienne (20%).
- > 1/3 des personnes ayant déménagé considère que ses pratiques de mobilité quotidienne ont changé, principalement vers une diminution de l'usage de la voiture et une augmentation de l'usage des TC.

7. La perception et l'appropriation de l'offre Léman Express

7.1. Connaissance de l'offre

Sans surprise, le nombre d'enquêté ayant connaissance de l'existence du Léman Express est bien plus important en V2 qu'il ne l'était en V1. En effet, près de 2 ans après sa mise en service, seuls 5% ne le connaissent pas cette offre. Cette part est la plus basse dans la vallée de l'Arve (2%) et en ville de Genève (3%), et la plus importante dans l'Ain (15%).

Figure n° 34 : Connaissance de l'existence du Léman Express selon la région de résidence



N : 1341

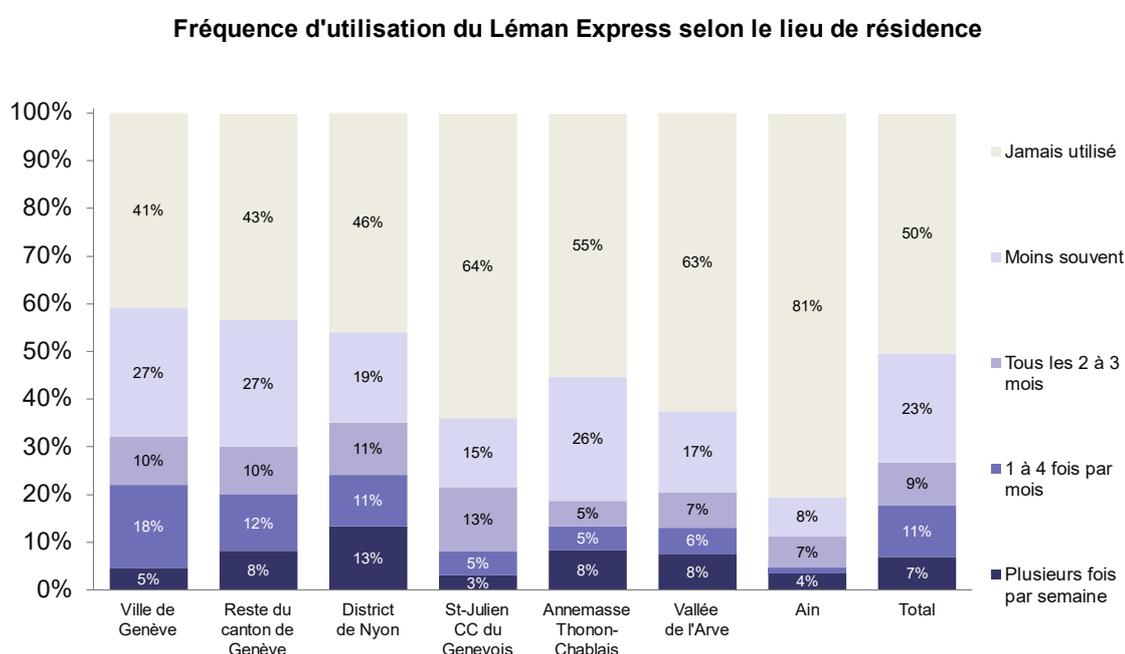
7.2. Appropriation de l'offre du Léman Express

a) Fréquence d'utilisation

La moitié de l'échantillon a déjà utilisé le Léman Express. Cette part est plus élevée parmi les résidents de la partie suisse du Grand Genève, tandis qu'elle est sensiblement plus basse dans l'Ain (19% seulement).

Les résidents du district de Nyon sont les plus nombreux à l'utiliser plusieurs fois par semaine⁹, suivis des résidents du canton de Genève (hors ville), d'Annemasse / Thonon-Chablais et de la vallée de l'Arve.

Figure n° 35 : Fréquence d'utilisation du Léman Express selon la région de résidence

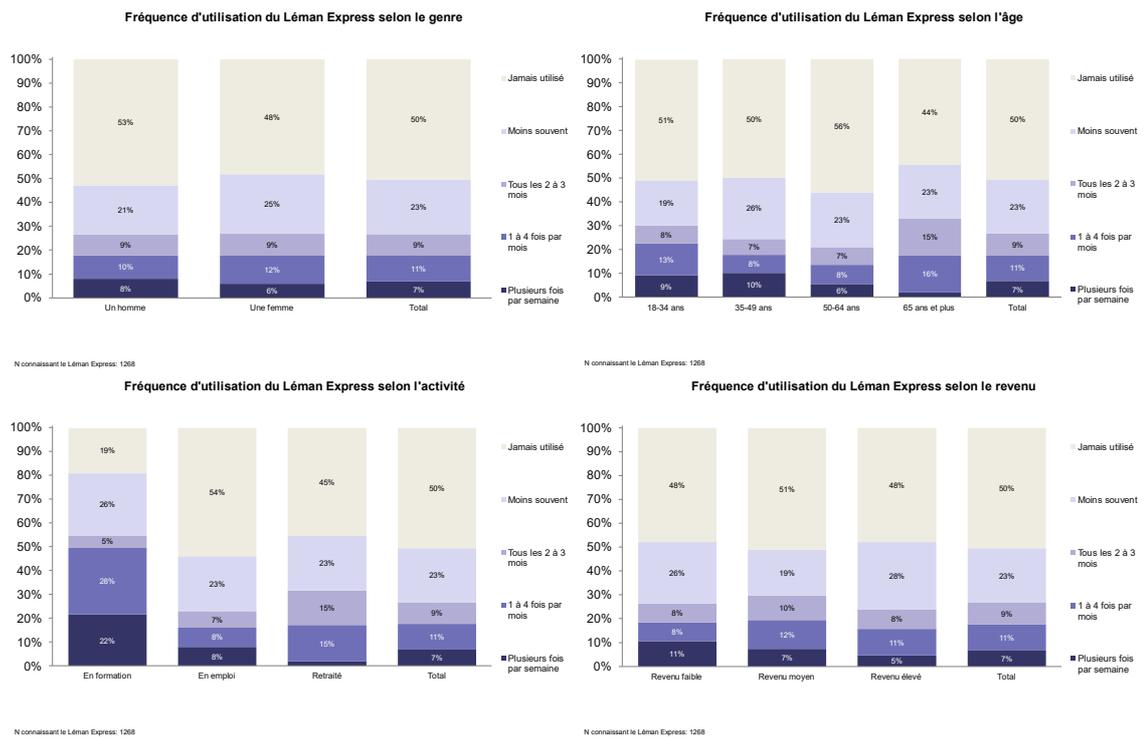


N connaissant le Léman Express: 1268

Concernant le lien entre la fréquence d'utilisation du Léman Express et certaines variables socio-démographiques, on peut noter que les hommes sont un peu plus nombreux à n'avoir jamais utilisé le LEX, que les 18-49 ans sont plus nombreux que les classes d'âges plus âgées à l'utiliser plusieurs fois par semaine et que les personnes en formation sont celles qui utilisent le LEX les plus fréquemment. Le revenu, quant à lui, ne semble pas jouer de rôle déterminant dans l'utilisation du Léman Express.

⁹ Notons que si le Léman Express s'arrête à Coppet, la prolongation du RegioExpress jusqu'à Pont-Rouge, Eaux-Vives et Annemasse datant également de décembre 2019 a très certainement entraîné un amalgame avec le LEX chez les répondants.

Figure n° 36 : Fréquence d'utilisation du Léman express selon le genre, l'âge, l'activité et le revenu

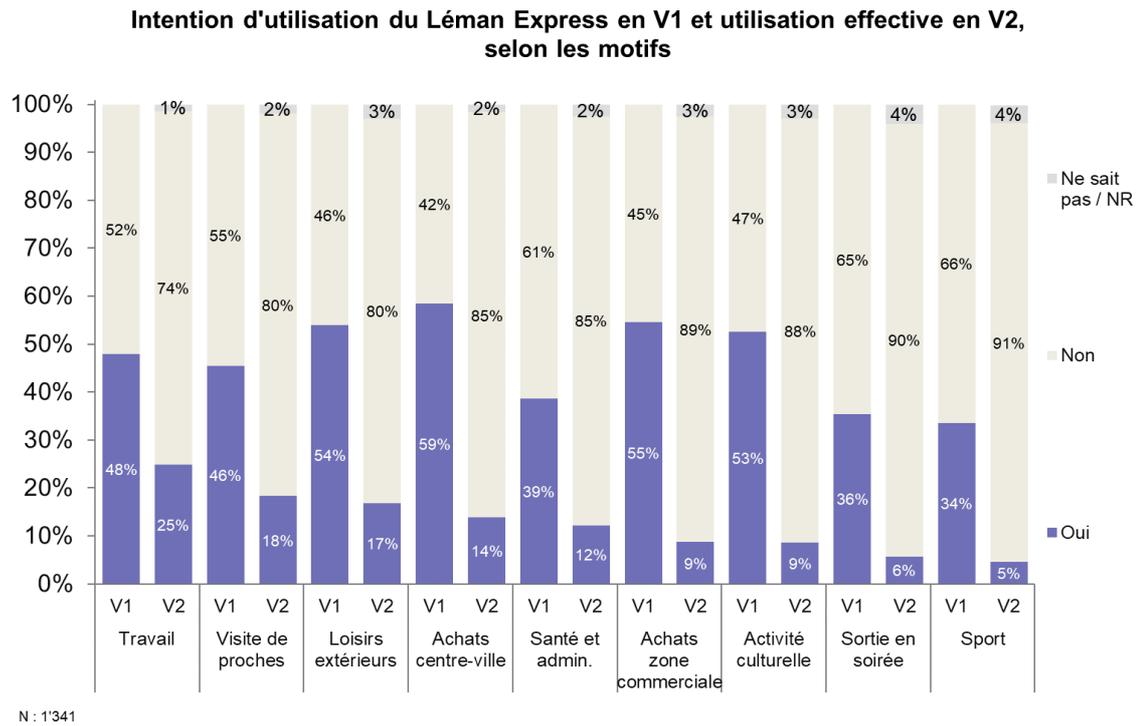


b) Motifs d'utilisation du Léman Express

Un quart des répondants a déjà utilisé le LEX pour le travail ou les études, ce qui en fait le motif d'utilisation le plus important. Viennent ensuite les visites de proches et les loisirs en extérieur. Seulement 5% ont déjà utilisé le LEX pour aller pratiquer une activité sportive et 6% pour sortir en soirée.

On constate que la part des répondants ayant effectivement utilisé le Léman Express pour les différents motifs est sensiblement inférieure aux intentions évoquées lors de la première vague (avec un écart moindre pour le motif travail). Cela peut s'expliquer par deux effets. Premièrement, les intentions diffèrent toujours des actes, c'est-à-dire qu'on ne fait pas nécessairement ce que l'on dit. Deuxièmement, le contexte sanitaire a réduit les possibilités de mettre en application ses intentions, notamment à travers les confinements, le télétravail ou encore les recommandations de ne pas utiliser les TC.

Figure n° 37 : Intention d'utilisation du Léman Express lors de la première vague et utilisation effective lors de la deuxième vague, selon les motifs

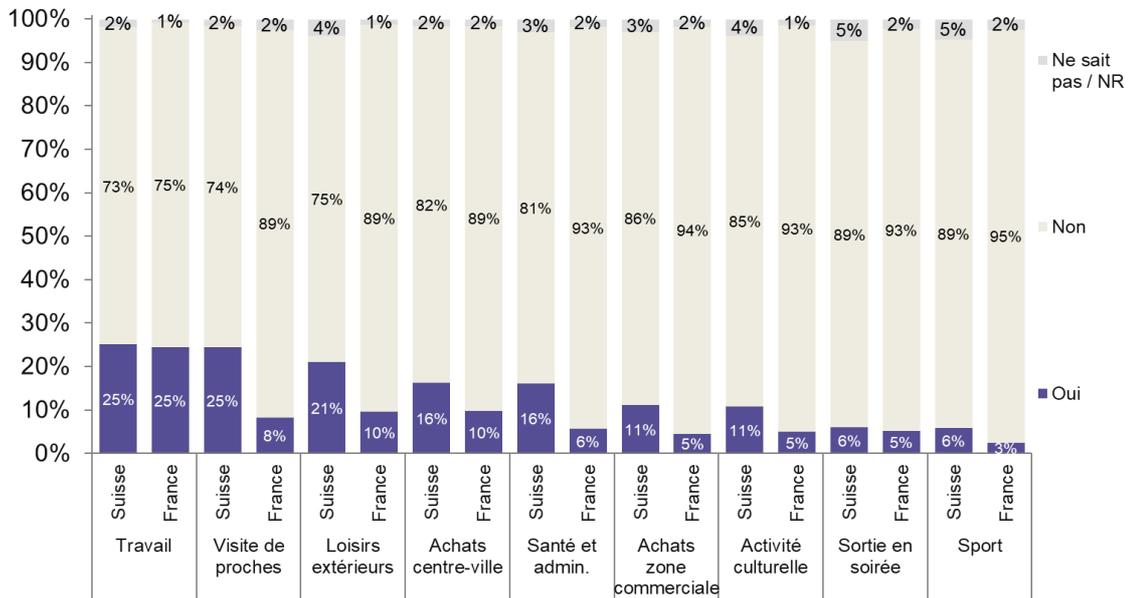


Concernant les motifs d'utilisation en fonction du pays de résidence, on observe que la même proportion de résidents suisses et de résidents français a déjà utilisé le Léman Express pour le travail (25%). Pour tous les autres motifs, la part de ceux qui ont déjà utilisé le LEX est plus grande parmi les résidents suisses que parmi les résidents français.

L'écart entre l'utilisation des Suisses et des Français est particulièrement important en ce qui concerne les visites de proches et les loisirs extérieurs.

Figure n° 38 : Utilisation du Léman Express par motif, selon le pays de résidence

Utilisation du Léman Express par motif, selon le pays de résidence

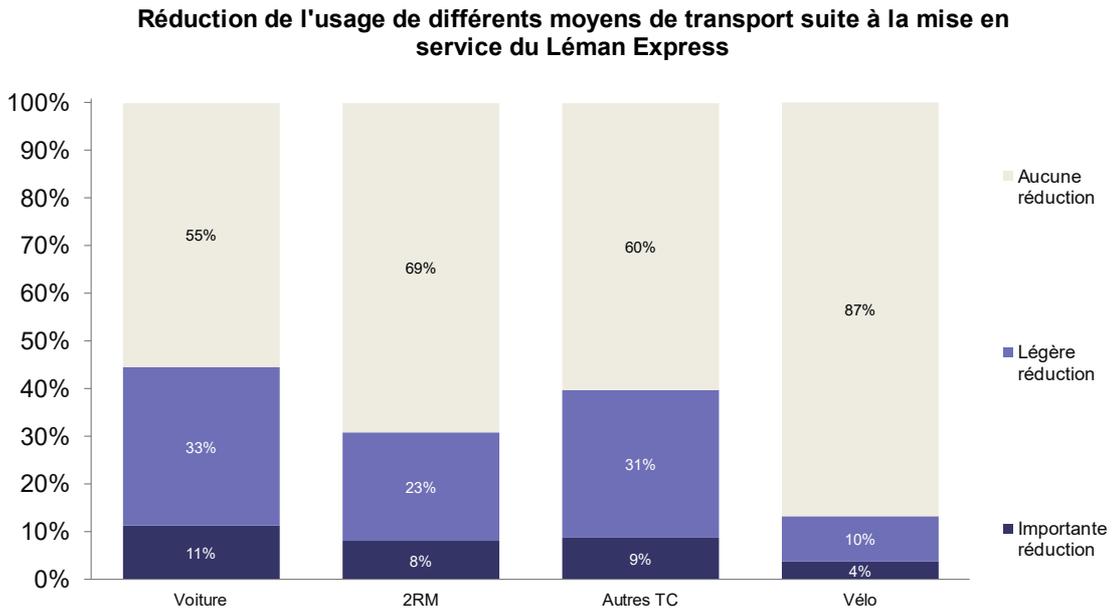


N : 1'341

c) Réduction de l'usage d'autres modes

De l'aveu des enquêtés, la mise en service du Léman Express semble avoir impacté leur usage des autres modes, principalement celui de la voiture et des autres transports en commun. En effet, 44% des automobilistes qui ont déjà utilisé le Léman Express considèrent qu'ils ont réduit leur usage de la voiture, et 40% des usagers des TC qui ont déjà utilisé le Léman Express considèrent qu'ils ont réduit leur usage des autres TC. L'impact sur la pratique du vélo apparaît bien inférieur, puisque seulement 14% des cyclistes qui ont déjà utilisé le Léman Express indiquent avoir réduit leur usage du vélo.

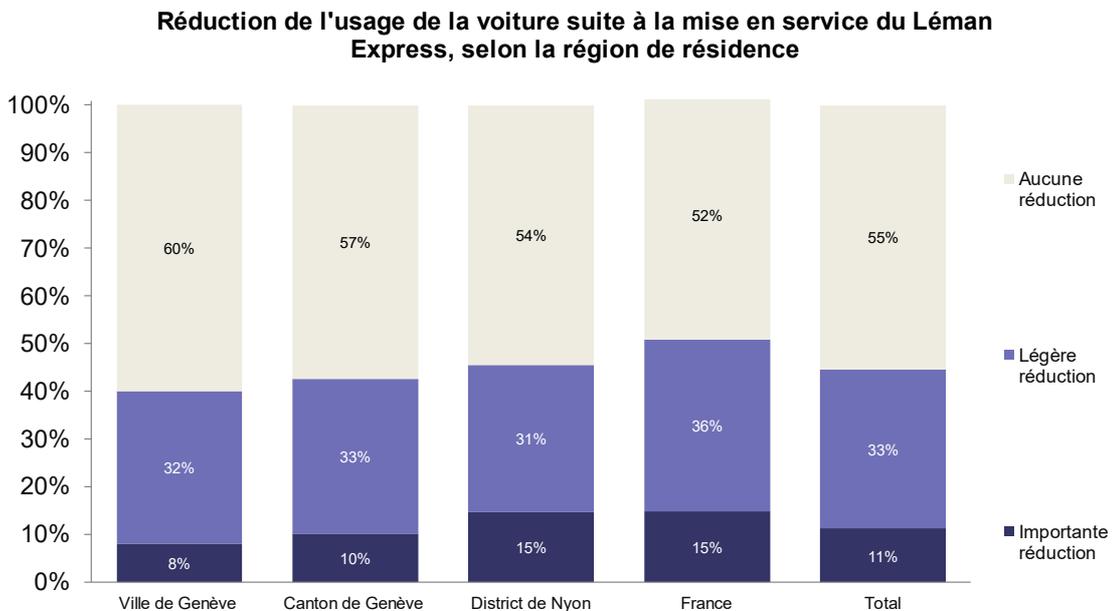
Figure n° 39 : Réduction de l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés, des autres transports en commun et du vélo suite à la mise en service du Léman Express



N usagers voiture : 564 | N usagers 2RM : 77 | N usagers TC : 504 | N usagers vélo : 285

En s'intéressant plus spécifiquement à l'impact du Léman Express sur l'usage de la voiture, on constate que la réduction de l'usage de ce mode est légèrement plus importante chez les résidents de la partie française du Grand Genève, et moindre chez les résidents genevois (ville ou reste du canton).

Figure n° 40 : Réduction de l'usage de la voiture suite à la mise en service du Léman Express, selon la région de résidence



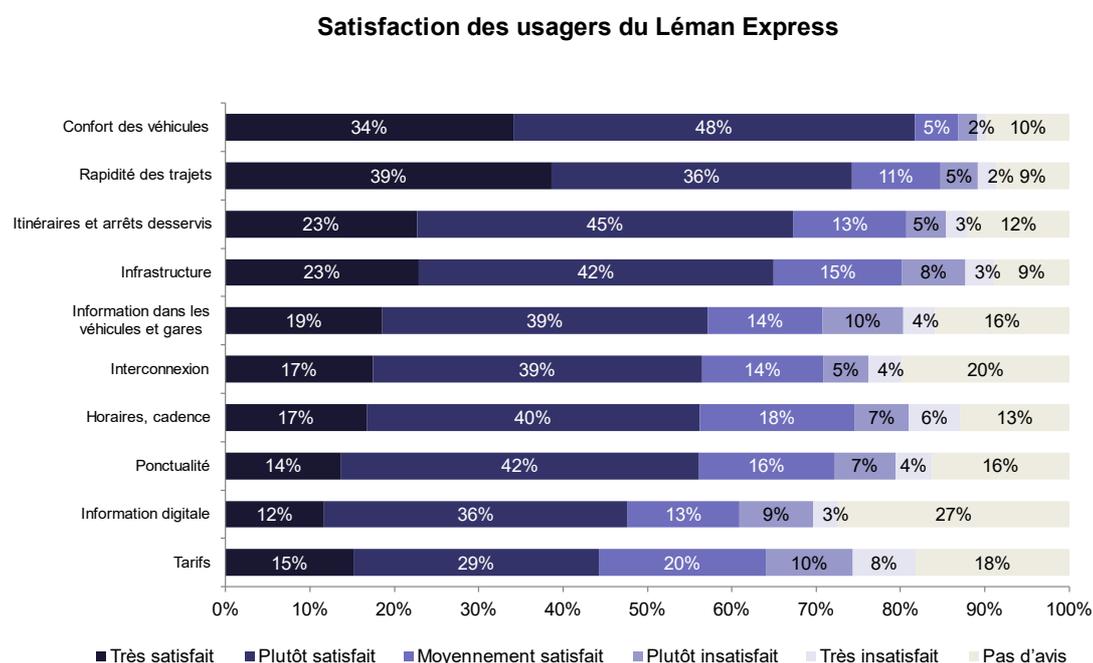
N usagers voiture : 564

d) Degrés de satisfaction

Les personnes ayant déjà utilisé le Léman Express ont été interrogées sur le degré de satisfaction relatif à diverses dimensions de l'offre. Globalement, on peut dire que les usagers du Léman Express sont satisfaits de cette nouvelle offre.

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 les tarifs et l'information digitale satisfont moins de la moitié des répondants.

Figure n° 41 : Degré de satisfaction des usagers du Léman Express



N ayant déjà utilisé le Léman Express : 629

Des différences s'observent entre les résidents suisses et français. Globalement, les Suisses sont plus satisfaits que les Français, et particulièrement en ce qui concerne la rapidité des trajets, l'interconnexion, les horaires et cadences, la ponctualité et les tarifs. Ces derniers, quant à eux, sont plus satisfaits de l'infrastructure que les Suisses.

Tableau n° 16 : Satisfaction des usagers du Léman Express selon le pays de résidence*

	Suisse	France
Confort des véhicules	81%	84%
Rapidité des trajets	77%	67%
Itinéraires et arrêts desservis	68%	66%
Infrastructure	62%	73%
Information dans les véhicules et gares	57%	57%
Interconnexion	58%	52%
Horaires, cadences	61%	44%
Ponctualité	59%	49%
Information digitale	46%	52%
Tarifs	47%	37%

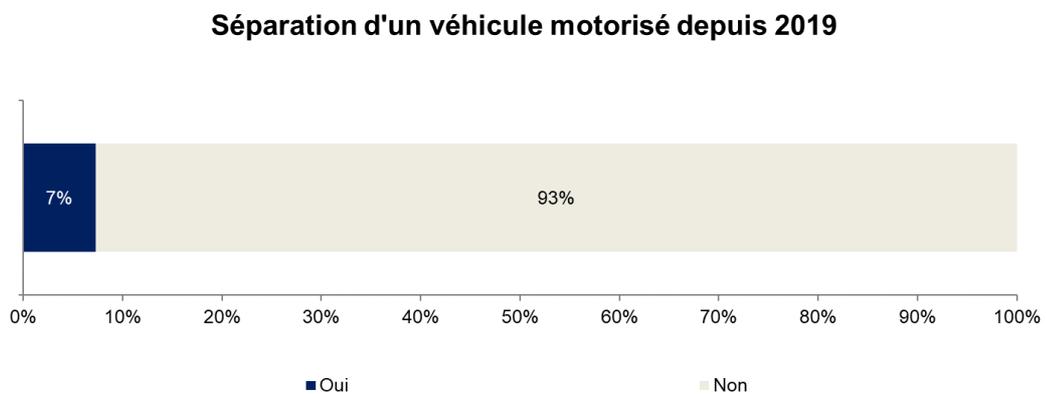
N : 629

*Addition des % de « très satisfaits » et « plutôt satisfaits »

7.3. Démotorisation des ménages liée à l'offre

98 individus, soit 7% de notre échantillon, ont déclaré s'être séparés de l'un des véhicules motorisés de leur ménage depuis novembre 2019, sans le remplacer.

Figure n° 42 : Part des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules de leur ménage depuis novembre 2019, sans le remplacer



N : 1'341

Parmi ces personnes, les résidents du canton de Genève et d'Annemasse / Thonon-Chablais sont légèrement surreprésentés. Rappelons alors que lors de la première vague d'enquête, les résidents d'Annemasse / Thonon-Chablais ont témoigné d'intentions de démotorisation légèrement plus élevées que les résidents des autres régions (6.1%, contre 4.4% en moyenne).

La majorité des personnes qui se sont séparées d'un véhicule en possède désormais un seul (47%), tandis que 14% appartiennent à présent à des ménages sans voiture.

Tableau n° 17 : Lieu de résidence des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules de leur ménage depuis novembre 2019 et nombre de voitures désormais possédées par ces personnes

Lieu de résidence des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules de leur ménage depuis novembre 2019		Total échantillon	Nombre de voitures des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules de leur ménage depuis novembre 2019	
Ville de Genève	24%	29%	0	14%
Reste du canton de Genève	26%	23%	1	47%
District de Nyon	9%	11%	2	30%
St-Julien CC du Genevois	5%	4%	3	7%
Annemasse Thonon-Chablais	20%	15%	4 et plus	3%
Vallée de l'Arve	5%	9%		
Ain	11%	9%		

N : 98

Concernant les motivations à la démotorisation, l'amélioration du réseau TC de la région a joué une grande importance dans cette décision pour 20% des individus qui se sont démotorisés depuis la première vague d'enquête.

Tableau n° 18 : Importance de l'amélioration du réseau TC de la région dans la décision de démotorisation

Importance de l'amélioration du réseau TC de la région dans cette décision	
Grande importance	20%
Moyenne importance	11%
Peu d'importance	20%
Aucune importance	49%

Lors de la première vague, 4.4% des enquêtés avaient l'intention de se séparer de l'un des véhicules de leur ménage au cours des 12 mois suivants grâce à la nouvelle offre TC de la région. Lors de la deuxième vague, 1.4% de l'échantillon s'est effectivement séparé d'un véhicule pour cette raison.

Tableau n° 19 : Intention de démotorisation en V1 et démotorisation en V2

Intention de démotorisation en V1 et démotorisation en V2	
V1 – Part des personnes ayant l'intention de se séparer d'au moins une voiture du ménage au cours des 12 prochains mois grâce à la nouvelle offre TC dans la région	4.4%
V2 – Part des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules motorisés du ménage grâce à l'amélioration du réseau TC de la région*	1.4%

N : 1'341

* Importance de l'amélioration du réseau TC de la région dans la décision de se séparer d'un véhicule du ménage = « Une très grande importance » ou « Une grande importance »

Synthèse

La perception et l'appropriation de la nouvelle offre de transports en commun

Concernant la perception et l'appropriation de la nouvelle offre, on retiendra principalement les éléments suivants :

- > La quasi-totalité de l'échantillon connaît le Léman Express, et la moitié l'a déjà utilisé. Les résidents de la partie suisse du Grand Genève sont plus nombreux que les résidents français à l'avoir déjà utilisé. Les résidents du district de Nyon et les personnes en formation sont ceux qui l'utilisent le plus souvent.
- > De manière générale, la part des répondants ayant effectivement utilisé le Léman Express est sensiblement inférieure aux intentions évoquées lors de la première vague, ce qui peut en partie s'expliquer par le contexte sanitaire qui n'a pas toujours permis de traduire les intentions en actes.
- > Tant en Suisse qu'en France, le premier motif d'utilisation du Léman Express est le travail ou les études (1/4 des répondants l'a déjà utilisé pour ce motif). Viennent ensuite les visites de proches et les loisirs en extérieur. À l'exception du motif travail/études, la part de ceux qui ont déjà utilisé le LEX est plus grande parmi les résidents suisses que parmi les résidents français.
- > 44% des automobilistes qui ont déjà utilisé le Léman Express considèrent qu'ils ont réduit leur usage de la voiture, et 40% des usagers des TC qui ont déjà utilisé le Léman Express considèrent qu'ils ont réduit leur usage des autres TC. L'impact sur la pratique du vélo apparaît quant à lui bien inférieur.
- > Les usagers du Léman Express sont globalement satisfaits de cette nouvelle offre. Le confort des véhicules, la rapidité des trajets, les itinéraires et arrêts desservis ainsi que l'infrastructure engendrent les plus hauts degrés de satisfaction, tandis que les tarifs et l'information digitale satisfont moins de la moitié des répondants. Les résidents de la partie suisse du Grand Genève se montrent globalement plus satisfaits que ceux de la partie française.
- > La séparation d'un véhicule du ménage depuis la mise en place de la nouvelle offre TC concerne une faible part de l'échantillon (7%). Parmi ceux-ci, 20% considèrent que l'amélioration du réseau TC de la région a joué un rôle dans leur décision de se séparer de l'un des véhicules de leur ménage (soit 1.4% de l'échantillon total). Les résidents du canton de Genève et d'Annemasse / Thonon-Chablais sont légèrement surreprésentés parmi les personnes qui se sont séparées d'un véhicule depuis la première vague d'enquête. La majorité des personnes qui se sont séparées d'un véhicule en possède désormais un seul (47%), tandis que 14% appartiennent à présent à des ménages sans voiture.

Partie 3

Enseignements

> Synthèse des principales évolutions entre 2019 et 2021

Le travail accompli au cours de cette étude – soit l’analyse conjointe des enquêtes réalisées en 2019 et en 2021 auprès de notre panel dans une perspective longitudinale – a permis de récolter de riches données, malgré l’instabilité sanitaire encore d’actualité lors de l’enquête V2 et qui a fortement modifié les comportements de mobilité. En étudiant l’équipement, les pratiques de mobilité, les perceptions, les spatialités et le choix résidentiel des résidents du Grand Genève, avant et après la mise en service du Léman Express et du tram d’Annemasse, nous avons pu mettre en lumière les évolutions en cours et l’impact du déploiement d’une offre TC qualitative et de grande ampleur sur les résidents de l’agglomération, que ceux-ci soient ou non directement concernés par la nouvelle offre. La dernière partie de ce rapport a pour but de proposer une synthèse de nos principaux résultats.

- > **La place de la voiture reste très importante chez les résidents du Grand Genève. On note une légère augmentation des ménages non-motorisés depuis la V1** parmi les résidents de la partie suisse (de 16% à 18%), tandis que tous les ménages des résidents français sont motorisés. **La perception de ce mode est encore plus positive en V2 qu’en V1** (respectivement 75% et 69% de perceptions dominantes positives) et la part des automobilistes exclusifs a augmenté de 10% à 16%. Sa fréquence d’usage a en revanche diminué. Soulignons toutefois qu’en lien avec la pandémie, la fréquence d’usage de la quasi-totalité des modes est en diminution par rapport à la V1, principalement en ce qui concerne l’usage quotidien. Concernant le covoiturage, la part des répondants abonnés à des services de covoiturage et la part de ceux qui le pratiquent pour le trajet domicile-travail/formation sont également en légère diminution, toujours en lien avec la pandémie.
- > **Dans les deux pays, la possession d’abonnements TC a légèrement diminué entre les deux vagues d’enquête.** L’image des TC s’est améliorée en ville de Genève (de 80 à 85% de perceptions dominantes positives) et à Annemasse / Thonon-Chablais (de 52 à 57%) tandis qu’elle s’est détériorée dans le reste du canton de Genève (de 69 à 64%) et surtout dans l’Ain (de 58 à 44%). Les résidents d’Annemasse/ Thonon-Chablais sont par ailleurs surreprésentés parmi ceux dont la perception des TC est devenue positive. Cette observation est renforcée par le fait que **l’usage régulier du train a fortement augmenté dans cette région, passant de 0% à 7% des répondants qui l’utilisent au moins 2 fois par semaine. Une évolution similaire s’observe dans la vallée de l’Arve.** De plus, si les résidents du Grand Genève qui se rendent dans l’agglomération d’Annemasse sont peu nombreux à s’y rendre généralement en train (6%), ils sont néanmoins 3 fois plus que lors de la première vague (2%). **Les évolutions positives relatives au train et aux autres TC que l’on a observé à Annemasse / Thonon-Chablais et dans la vallée de l’Arve sont liées à l’entrée en service du Léman Express et du tram d’Annemasse, témoignant ainsi du succès de cette nouvelle offre malgré la pandémie qui semble avoir entraîné, dans toutes les autres régions, une diminution globale de l’usage des TC (particulièrement autres que le train).**

-
- > **Le vélo – particulièrement électrique – gagne très largement en importance**, tant au niveau de l'équipement que de la perception et des pratiques. En effet, 20% de l'échantillon possède désormais un VAE, contre 15% lors de la première vague, avec une augmentation encore plus marquée parmi les individus qui résident en France (+8 points). Son image, déjà positive pour 73% des enquêtés lors de la première vague, s'est encore améliorée (80%) et ce, dans toutes les régions. **Par ailleurs, le vélo électrique est le seul mode dont la fréquence d'usage a augmenté dans toutes les régions depuis la V1.**

 - > **L'usage de la marche a lui aussi augmenté concernant le motif travail / formation, particulièrement s'agissant des résidents de la ville de Genève** (34% se rendent au travail à pied plusieurs fois par semaine, contre 24% en lors de la première vague d'enquête).

 - > **On relève l'impact probable de la pandémie sur les déplacements entre les régions du Grand Genève, ceux-ci n'ayant pas augmenté depuis l'entrée en service du Léman Express.** La majorité des degrés de fréquentation sont stables, voire en baisse. Par ailleurs, on observe pour quasiment toutes les régions une diminution des déplacements pour le motif travail/études, les sorties culturelles et les sorties en soirée.

 - > **Les diverses évolutions susmentionnées traduisent une diminution de la mobilité – particulièrement de la mobilité quotidienne – et doivent être interprétées au prisme de la pandémie**, et notamment de l'essor du télétravail, le nombre de répondants télétravaillant au moins une fois par semaine s'élevant désormais à 30%, soit deux fois plus que lors de la V1.

 - > À propos de l'entrée en service du Léman Express, **la quasi-totalité de l'échantillon a connaissance de cette offre et la moitié l'a déjà utilisée.** La part des répondants qui a déjà utilisé le LEX est plus importante en Suisse qu'en France. Les personnes qui résident dans le district de Nyon et les personnes en formation sont celles qui l'utilisent le plus fréquemment. En Suisse comme en France, le premier motif d'utilisation du Léman Express est le travail ou les études.

 - > **Les usagers du Léman Express sont globalement satisfaits de cette nouvelle offre**, particulièrement en ce qui concerne le confort des véhicules, la rapidité des trajets, les itinéraires et arrêts desservis ainsi que l'infrastructure. Les tarifs et l'information digitale satisfont quant à eux moins de la moitié des répondants.

 - > **La séparation d'une voiture du ménage depuis 2019 concerne une petite part de l'échantillon (7%), et la part des répondants qui déclarent d'être complètement démotorisés représente 1%** (soit 14 individus). Parmi les personnes s'étant séparées d'un véhicule, 20% considèrent que l'amélioration du réseau TC de la région a joué un rôle dans leur décision de se séparer de l'un des véhicules de leur ménage (soit 1.4% de l'échantillon total). Les résidents du canton de Genève et d'Annemasse / Thonon-Chablais sont légèrement surreprésentés parmi les personnes qui se sont démotorisées depuis la première vague d'enquête.

> Principaux enseignements

> Une dépendance à la voiture qui reste importante mais une progression globale du vélo et une amélioration des attitudes et pratiques relatives aux TC dans certaines régions

À l'issue du rapport analysant les résultats de la première vague d'enquête, nous soulignons l'importante disparité entre les régions suisses – urbaines – et françaises – périphériques – quant à l'équipement et aux pratiques modales, beaucoup plus axées sur la voiture pour les seconds. L'enjeu souligné était alors de faire évoluer cet univers dépendant de la voiture vers celui des potentialités multimodales. Avec l'analyse des résultats de la deuxième vague, on constate que bien que la place de la voiture soit encore centrale – particulièrement du côté français – des évolutions intéressantes ont fait leur apparition.

On notera principalement l'augmentation très impressionnante de la part des répondants qui disposent d'un vélo électrique, notamment parmi ceux qui résident en France, et le fait que l'usage fréquent de ce mode soit en augmentation, tant dans les régions suisses que françaises. L'image de ce mode, par ailleurs, est encore plus positive qu'en V1.

Ensuite, les régions d'Annemasse / Thonon-Chablais et de la vallée de l'Arve sont celles où l'usage des TC a le plus progressé, témoignant du succès incontestable de l'entrée en service du Léman Express et du tram d'Annemasse. Une part non-négligeable des résidents de ces régions utilisent désormais fréquemment le train, ce qui n'était pas le cas lors de la première vague de l'enquête. À noter également que l'usage régulier de la combinaison voiture/TC est en augmentation pour motif travail dans la Vallée de l'Arve ainsi que dans l'Ain.

> Une dynamique intéressante dans les régions d'Annemasse et de Thonon-Chablais qui se sont davantage arrimées à Genève

Lors de la première vague, nous avons pointé que la région d'Annemasse / Thonon-Chablais serait la plus susceptible de connaître des changements importants. Nous y avons en effet observé des évolutions dans l'usage des modes en faveur des TC, que la région d'Annemasse / Thonon-Chablais soit l'origine ou la destination du déplacement. On trouve par ailleurs une légère surreprésentation des résidents de cette région parmi les personnes dont le ménage s'est récemment séparé d'un véhicule. À Annemasse, la combinaison train / tram / voie-verte semble donc bien déployer ses effets, tout comme la possibilité de se rendre à Genève sans rupture de charge depuis Thonon, arrimant ainsi solidement cette région au reste du Grand Genève.

> **Le Léman Express a commencé à déployer ses effets sur le long terme mais la crise sanitaire les a limités**

A l'issue de la première vague, on faisait l'hypothèse que l'image de la voiture pourrait se dégrader en lien avec les enjeux climatiques de plus en plus présent, mais également que l'image des TC devrait connaître une amélioration notable avec la mise en service du Léman Express.

Les résultats de l'analyse de la deuxième vague d'enquête ne vont globalement pas dans ce sens, puisque l'image de la voiture s'est encore améliorée tandis que celle des TC a peu évolué. On notera néanmoins l'amélioration des perceptions dominantes positives des TC en ville de Genève et à Annemasse / Thonon-Chablais. Par ailleurs, le développement de l'usage du train dans certaines régions et l'essor du vélo n'ont pas encore suffi à faire diminuer la part des logiques tournées exclusivement vers l'automobile, qui sont même en légère augmentation. Ainsi, si l'usage de la voiture a globalement diminué, c'est principalement parce que les résidents du Grand Genève se déplacent moins en cette période de pandémie, et non parce qu'ils se sont reportés sur un autre mode. Comme nous l'avions prévu, les résultats de l'enquête apparaissent fortement marqués par la crise sanitaire et de nombreuses évolutions semblent en résulter, notamment :

- La diminution des abonnements aux TC et aux services de co-voiturage ;
- La diminution de l'usage fréquent de la quasi-totalité des modes, particulièrement de la voiture et des TC ;
- La baisse de la fréquentation de plusieurs régions du Grand Genève.

> **Une importante augmentation du télétravail qui transforme significativement les pratiques**

Le télétravail semble être l'un des principaux facteurs pouvant expliquer les évolutions susmentionnées. Il sera dès lors particulièrement intéressant de suivre l'évolution de cette pratique au-delà de la crise sanitaire puisque les deux-tiers des personnes qui télétravaillent au moins occasionnellement affirment télétravailler plus qu'avant.

Soulignons que les effets de la pandémie sur le télétravail vont s'amoinrir (notamment lorsque le régime d'exception pour les travailleurs transfrontaliers prendra fin) et que cette pratique ne restera probablement pas autant répandue qu'elle ne l'a été ces deux dernières années. Néanmoins, cette nouvelle habitude pourrait s'ancre et sa pérennisation – même dans une moindre mesure qu'à l'heure actuelle – promettrait une diminution de l'empreinte environnementale des mobilités et une réduction de la pression sur les infrastructures de transport aux heures de pointes, comme évoqué dans le rapport présentant les résultats de la première vague d'enquête.

> **En conclusion, une évolution contrainte mais néanmoins présente**

Certaines évolutions envisagées n'ont pas (encore) été observées et nos hypothèses n'ont pas toutes été confirmées par les résultats de cette deuxième enquête. Il apparaît clairement que la situation sanitaire qui prévaut depuis 2 ans n'a simplement pas permis à la nouvelle offre TC de déployer tous ses effets, un nombre important de possibles s'étant retrouvés contraints (confinements, télétravail obligatoire, fermeture des restaurants et lieux culturels, etc.). Il est dès lors remarquable que, malgré la période extrêmement compliquée traversée par les résidents du Grand Genève, le Léman Express connaisse un certain succès.

Les résultats de cette deuxième vague laissent ainsi présager que cette réussite s'accroîtra dès lors que les diverses contraintes dues à la pandémie pèseront moins lourd sur le quotidien des résidents du Grand Genève. En ce sens, il serait particulièrement intéressant de continuer à suivre ces évolutions et de pouvoir, à moyen terme, réinterroger la population sur sa mobilité au sein de l'agglomération.

Notons finalement que dans une perspective de décarbonation, il sera essentiel de mettre en place une stratégie de maîtrise de la mobilité passant par l'offre et notamment par des restrictions au niveau du TIM pour éviter les effets rebonds qui pourraient suivre une diminution du trafic automobile.

Table des figures et annexes

1. Tables des figures et des tableaux

1.1. Tables des figures

Figure n° 1 :	Le réseau du Léman Express mis en service en décembre 2019. Source : Lemman Express.ch.....	6
Figure n° 2 :	Répartition des personnes selon la possession de permis de conduire et le pays de résidence..	18
Figure n° 3 :	Possession de véhicules motorisés dans le ménage, selon le pays de résidence.....	19
Figure n° 4 :	Nombre de voitures dans le ménage, selon le pays de résidence.....	19
Figure n° 5 :	Possession de véhicules non motorisés dans le ménage, selon le pays de résidence	20
Figure n° 6 :	Répartition des personnes selon la possession d'abonnement de TC et/ou de télépéage, pour les résidents suisses.....	21
Figure n° 7 :	Répartition des personnes selon la possession d'abonnement de TC et/ou de télépéage, pour les résidents français.....	22
Figure n° 8 :	Possession de cartes selon le pays de résidence chez les abonnés TC	23
Figure n° 9 :	Abonnement à des services de mobilité, pour les résidents suisses.....	24
Figure n° 10 :	Abonnement à des services de mobilité, pour les résidents français	24
Figure n° 11 :	Perception dominante de la voiture par région d'analyse	27
Figure n° 12 :	Perception dominante des TC par région d'analyse.....	28
Figure n° 13 :	Perception dominante du vélo par région d'analyse.....	28
Figure n° 14 :	Fréquence d'usage des modes, tous motifs	35
Figure n° 15 :	Ensemble des flux pendulaires (motifs travail et formation) en échange des répondants de vague 2, selon la commune de résidence et la commune du lieu de travail / formation	37
Figure n° 16 :	Fréquence d'usage des modes pour le travail ou les études.....	38
Figure n° 17 :	Fréquence du télétravail déclarée hors confinement, selon la région de résidence	40
Figure n° 18 :	Évolution du télétravail depuis le premier confinement.....	40
Figure n° 19 :	Pratique du covoiturage parmi les personnes utilisant la voiture comme conducteur ou comme passager pour se rendre au travail ou sur leur lieu de formation.....	41
Figure n° 20 :	Difficulté de stationnement sur le lieu de travail ou de formation	42
Figure n° 21 :	Fréquence d'utilisation de la voiture pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation selon les conditions de stationnement à destination.....	43
Figure n° 22 :	Nombre de changements nécessaires pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation depuis le domicile en utilisant les transports en commun, selon le lieu de résidence	44
Figure n° 23 :	Fréquence d'utilisation des TC pour le trajet domicile-travail / formation selon le nombre de changements.....	45
Figure n° 24 :	Modalités de construction de la typologie des logiques de choix modal	47
Figure n° 25 :	Typologie des logiques de choix modal par région d'analyse.....	50
Figure n° 26 :	Part des enquêtés ayant changé de logique de choix modal entre les deux vagues d'enquête ..	52
Figure n° 27 :	Évolution de la typologie de choix modal, selon la situation observée en V1	53
Figure n° 28 :	Typologie adaptée des logiques de choix modal	56

Figure n° 29 :	Intention de fréquenter plus souvent les autres régions du Grand Genève grâce au Léman express lors de la première vague d'enquête.....	59
Figure n° 30 :	Fréquentation des différentes régions du Grand Genève par les répondants, selon la région de résidence.....	60
Figure n° 31 :	Moyens de transport utilisés pour se rendre dans les différentes régions du Grand Genève.....	63
Figure n° 32 :	Degré d'accord quant aux motifs ayant motivé le déménagement, pour les personnes ayant déménagé depuis novembre 2019.....	67
Figure n° 33 :	Changements de pratiques modales à la suite du dernier déménagement.....	68
Figure n° 34 :	Connaissance de l'existence du Léman Express selon la région de résidence.....	70
Figure n° 35 :	Fréquence d'utilisation du Léman Express selon la région de résidence.....	71
Figure n° 36 :	Fréquence d'utilisation du Léman express selon le genre, l'âge, l'activité et le revenu.....	72
Figure n° 37 :	Intention d'utilisation du Léman Express lors de la première vague et utilisation effective lors de la deuxième vague, selon les motifs.....	73
Figure n° 38 :	Utilisation du Léman Express par motif, selon le pays de résidence.....	74
Figure n° 39 :	Réduction de l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés, des autres transports en commun et du vélo suite à la mise en service du Léman Express.....	75
Figure n° 40 :	Réduction de l'usage de la voiture suite à la mise en service du Léman Express, selon la région de résidence.....	75
Figure n° 41 :	Degré de satisfaction des usagers du Léman Express.....	76
Figure n° 42 :	Part des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules de leur ménage depuis novembre 2019, sans le remplacer.....	77

1.2. Tables des tableaux

Tableau n° 1 :	Composition de l'échantillon total non pondéré	13
Tableau n° 2 :	Poids appliqués sur les variables d'âge et de région de résidence.....	14
Tableau n° 3 :	Composition de l'échantillon total pondéré	15
Tableau n° 4 :	Nombre de voitures du ménage, selon la région de résidence	20
Tableau n° 5 :	Évolution des perceptions dominantes des modes entre V1 et V2.....	29
Tableau n° 6 :	Profil des enquêtés selon l'évolution de leur perception dominante des modes	30
Tableau n° 7 :	Adjectifs les plus cités pour qualifier les modes, selon le pays de résidence	31
Tableau n° 8 :	Adjectifs les plus cités pour qualifier les modes, selon la fréquence d'usage	32
Tableau n° 9 :	Part des personnes utilisant le mode au moins 2 fois par semaine, selon la région de résidence	36
Tableau n° 10 :	Part des personnes utilisant le mode au moins 2 fois par semaine pour se rendre sur le lieu de travail ou d'étude, selon la région de résidence	39
Tableau n° 11 :	Profil des enquêtés selon leur type	51
Tableau n° 12 :	Comparaison entre les profils des personnes passées d'une logique tournée vers l'automobile à une logique ouverte aux modes alternatifs et celles qui sont restées tournées vers l'automobile	54
Tableau n° 13 :	Fréquentation des différentes régions du Grand Genève par les répondants, selon la région de résidence	58
Tableau n° 14 :	Motifs de fréquentation des diverses régions du Grand Genève par les personnes qui s'y rendent au moins quelques fois par année	61
Tableau n° 15 :	Lieu de résidence en V1 et en V2 des personnes ayant déménagé	66
Tableau n° 16 :	Satisfaction des usagers du Léman Express selon le pays de résidence*	77
Tableau n° 17 :	Lieu de résidence des personnes qui se sont séparées de l'un des véhicules de leur ménage depuis novembre 2019 et nombre de voitures désormais possédées par ces personnes.....	78
Tableau n° 18 :	Importance de l'amélioration du réseau TC de la région dans la décision de démotorisation	78
Tableau n° 19 :	Intention de démotorisation en V1 et démotorisation en V2	79

2. Le questionnaire

Ci-dessous, le questionnaire utilisé pour la deuxième vague d'enquête. Les questions / modalités additionnelles ou les changements de formulation par rapport au questionnaire de la première vague figurent en rouge.

QUESTIONNAIRE MOBILITE GRAND GENEVE Vague 2

Version Programmation septembre.2021

Bienvenue sur le site du Panel Mobilité du Grand Genève.

En novembre 2019, vous avez été interrogé-e sur vos pratiques de mobilité dans le Grand Genève. Aujourd'hui, nous vous sollicitons à nouveau pour savoir si celles-ci ont évolué.

Cette étude transfrontalière est réalisée par le cabinet indépendant 6t-bureau de recherche en partenariat avec les autorités publiques suisses et françaises du Grand Genève ainsi que les TPG et ATMB.

Nous tenons à vous remercier pour votre participation. Cette dernière est essentielle car elle contribuera à identifier les solutions les plus adaptées aux besoins de chacun-e en matière de mobilité dans la région.

Nous vous prions de bien vouloir répondre à chacune des questions et de sélectionner la réponse qui décrit ou convient le mieux à votre situation.

Toutes les informations et réponses que vous donnerez seront traitées de manière strictement confidentielle et l'anonymat est garanti.

Le questionnaire dure entre 15 et 20 minutes environ. Vous pouvez vous interrompre à tout moment et, grâce à votre code personnel, revenir plus tard afin de compléter l'enquête. Les questions auxquelles vous aurez déjà répondu seront enregistrées.

Les icônes  vous permettent d'obtenir des précisions sur la question qui vous est posée. Cliquez sur l'icône et les informations s'afficheront.

Attention : Pour la navigation d'un écran à l'autre, veuillez utiliser les boutons « suivant » et « précédent » afin de ne pas sortir involontairement du questionnaire.

Merci d'avance pour votre précieuse collaboration.

A.0. Sauf précision explicite, nous nous intéressons dans ce questionnaire à vos pratiques de mobilité actuelles et régulières, donc hors mesures de confinement strict.

A. Bloc de contrôle

Filtre : ALL

A1. Dans quel pays résidez-vous ?

1	En Suisse	<input type="radio"/>
2	En France	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

A2. Dans quelle commune/localité habitez-vous ?

Veillez sélectionner dans la liste la commune/localité adéquate.

EDV : IF A1 =1 List Gemeinde Schweiz by alphabétique order

EDV : IF A1 =2 List 3 by alphabétique order

Filtre : ALL

A2a. Avez-vous déménagé depuis novembre 2019 ?

1	Oui	<input type="radio"/>
2	Non	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

A5. Quelle est votre activité principale actuelle ? Êtes-vous ...

1	Étudiant·e, en formation	<input type="radio"/>
2	Actif/active à plein temps ou à temps partiel	<input type="radio"/>
3	Au chômage, à la recherche d'un emploi	<input type="radio"/>
4	Femme, homme au foyer	<input type="radio"/>
5	Retraité·e	<input type="radio"/>
6	Autre	<input type="radio"/>

B. Équipement

Filtre : ALL

B0. Quelques questions maintenant sur les moyens de transport et les abonnements dont vous disposez.

Filtre : ALL

B1. Disposez-vous personnellement d'un des types abonnements suivants ?

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	Abonnement aux transports en commun urbains suisses (TPG, Unireso, Mobilis)	<input type="checkbox"/>
2	Abonnement aux transports en commun nationaux suisses (AG, ½ tarif CFF,...)	<input type="checkbox"/>
3	Abonnement aux transports en commun urbains français (TAC, BUT...)	<input type="checkbox"/>
4	Abonnement aux transports en commun régionaux français (SNCF, TER Auvergne Rhône-Alpes illico)	<input type="checkbox"/>
5	Abonnement combiné TER+Unireso	<input type="checkbox"/>
6	Badge télépéage ATMB	<input type="checkbox"/>
7	Badge télépéage autres sociétés : AREA, APRR...	<input type="checkbox"/>
8	Abonnement aux transports en commun transfrontaliers (Léman Pass)	<input type="checkbox"/>
9	Aucun de ces abonnements	<input type="radio"/>

Filtre : IF B1 = 1,2,3,4,5

B1b. Disposez-vous personnellement d'une des cartes suivantes ?

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	Carte / application Swisspass	<input type="checkbox"/>
2	Carte Oura	<input type="checkbox"/>
3	Aucune de ces cartes	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

B2. Êtes-vous inscrit à un service de mobilité partagée ou de micro-mobilité (à titre privé) comme ...

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	Autopartage (Mobility Carsharing, Citiz, Drivy...)	<input type="checkbox"/>
2	Vélos en libre-service (Publibike, Vélib...)	<input type="checkbox"/>
3	Covoiturage (Blablacar, Klaxit, Blablaline...)	<input type="checkbox"/>
4	VTC (Uber...)	<input type="checkbox"/>
5	Aucun	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

B3. De quel permis de conduire disposez-vous ?

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	Voiture	<input type="checkbox"/>
2	Moto ou deux roues motorisées	<input type="checkbox"/>
3	Aucun	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

B4. De combien d'automobiles dispose votre ménage (à domicile) ? Comptez également les voitures d'entreprise et de service qui sont à votre disposition

__ __ Nombre de voitures

Filtre : IF B4 = 0

B5. Auriez-vous la possibilité d'emprunter une voiture à un proche ou à votre famille ?

1	Oui	<input type="radio"/>
2	Non	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

B6. Avez-vous personnellement à disposition un deux-roues motorisé en état de fonctionnement pour vous déplacer ?

1	Oui (moto, scooter, vélomoteur...)	<input type="radio"/>
2	Non	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

B6a. Depuis novembre 2019, vous êtes-vous séparé de l'un des véhicules motorisés (voiture, moto...) de votre ménage, sans le remplacer ?

1	Oui	<input type="radio"/>
2	Non	<input type="radio"/>

Filtre : IF B6a = 1

B6b. Dans votre décision de vous séparer de l'un de vos véhicules motorisés, quelle importance a joué l'amélioration du réseau de transports en commun (Léman express, tram d'Annemasse...) dans votre région ?

1	Une très grande importance	<input type="radio"/>
2	Une grande importance	<input type="radio"/>
3	Une importance moyenne	<input type="radio"/>
4	Peu d'importance	<input type="radio"/>
5	Aucune importance	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

B7. Avez-vous personnellement à disposition ...

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	Un vélo à assistance électrique	<input type="checkbox"/>
2	Un vélo conventionnel	<input type="checkbox"/>
3	Une trottinette électrique	<input type="checkbox"/>
4	Aucun	<input type="radio"/>

C. Perception des différents moyens de transport

Filtre : ALL

C0. Quelques questions maintenant sur votre perception des différents moyens de transport.

Filtre : ALL

C1. Veuillez indiquer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier le mode de transport « AUTOMOBILE »

RANDOM ORDER

Liste 1 : positif		Liste 2 : négatif	
1	Rapide	13	Lent
2	Bon marché, économique, pas cher	14	Cher
3	Pratique	15	Pas pratique
4	Écologique	16	Polluant
5	Sûr	17	Dangereux
6	Confortable, agréable, convivial	18	Inconfortable, désagréable
7	Rend autonome (ou libre)	19	Contraignant
8	Silencieux	20	Bruyant
9	Reposant	21	Fatigant
10	Utile	22	Inutile
11	Indispensable / vital / nécessaire	30	FILTER : IF CATI Autre, préciser
12	Sportif / de loisir / sain		

Filtre : ALL

C2. Veuillez indiquer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier le mode de transport « Transports en commun »

Filtre : ALL

C3. Veuillez indiquer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier le mode de transport « Vélo »

D. Pratiques modales

Filtre : ALL

D.0. Nous abordons maintenant des questions concernant vos déplacements de manière générale – depuis la reprise des activités – tous motifs et tous jours confondus (travail, achats, loisirs, accompagnement).

Filtre : ALL

D.1. De manière générale – depuis la reprise des activités – à quelle fréquence utilisez-vous les modes de transports suivants ?

	Tous les jours ou presque	2-3 fois par semaine	1 fois par semaine	2-3 fois par mois	1 fois par mois	Moins souvent	Jamais
	1	2	3	4	5	6	7
D1.1 La voiture en tant que conducteur <i>EDV : IF B.3=1</i>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.2 La voiture en tant que passager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.3 Le train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.4 Les transports en commun (métro, tram, bus, bateau)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.5 Le vélo électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.6 Le vélo conventionnel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.7 Un deux-roues motorisé <i>EDV : IF B.3=2</i>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D1.8 Une trottinette électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Filtre : IF A5 = 1, 2

D2a. Abordons maintenant vos déplacements entre votre lieu de domicile et votre lieu de travail ou de formation. Votre lieu de travail ou de formation est-il ...

Si vous avez plusieurs lieux de travail ou de formation, veuillez-vous référer à votre lieu de travail ou de formation principal.

1	En Suisse	<input type="radio"/>
2	En France	<input type="radio"/>

Filtre : IF A5 = 1, 2

D2b. Dans quelle commune/localité est situé votre lieu de travail ou de formation ?

Si vous avez plusieurs lieux de travail ou de formation, veuillez indiquer la commune/localité de votre lieu de travail ou de formation principal (celle où vous vous rendez le plus fréquemment).

Veuillez sélectionner dans la liste la commune/localité adéquate, sauf si vous travaillez à domicile ou de façon itinérante.

EDV : IF D2a =1 List Gemeinde Schweiz by alphabétique order

EDV : IF D2a =2 List 3 by alphabétique order

9998 Travail à domicile

9999 Lieu de travail itinérant

Filtre : IF A5 = 1, 2 AND IF D2b ≠ 9998

D4. Hors périodes de confinement, combien de jours par semaine vous rendez-vous sur votre lieu de travail ou de formation principal ?

— —

Filtre : IF A5 = 2 AND D2b ≠ 9998

D4b. Hors périodes de confinement, à quelle fréquence pratiquez-vous désormais le télétravail ?

3 fois par semaine ou plus	2 fois par semaine	1 fois par semaine	Moins souvent	Jamais / ne s'applique pas
1	2	3	4	5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Filtre : IF A5 = 2 AND D2b ≠ 9998 AND D4b <5

D4c. Cette fréquence a-t-elle augmenté par rapport à la situation avant mars 2020 (premier confinement) ?

1	Oui, je pratique le télétravail beaucoup plus qu'avant	<input type="radio"/>
2	Oui, je pratique le télétravail un peu plus qu'avant	<input type="radio"/>
3	Non, la fréquence n'a pas changé	<input type="radio"/>
4	Non, la fréquence s'est réduite	<input type="radio"/>
5	Ne s'applique pas (mon activité était différente avant mars 2020 / je ne travaillais ou n'étudiais pas, etc.)	<input type="radio"/>

Filtre : IF A5 = 1, 2 AND D2b ≠ 9998

D5. À quelle fréquence utilisez-vous les moyens de transport suivants pour aller travailler / étudier (trajet aller) ?

	Tous les jours ou presque	2-3 fois par semaine	1 fois par semaine	2-3 fois par mois	1 fois par mois	Moins souvent	Jamais
	1	2	3	4	5	6	7
D5.1 La voiture ET les transports en commun ou le train pour un même trajet (par ex P+R) EDV: IF D1.1 OR D1.2 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.2 La voiture en tant que conducteur pour le trajet complet EDV: IF D1.1 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.3 La voiture en tant que passager pour le trajet complet EDV: IF D1.2 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.4 Le train EDV: IF D1.3 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.5 Les transports en commun (métro, tram, bus, bateau) EDV: IF D1.4 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.12 Le vélo conventionnel ET les transports en commun pour un même trajet EDV: IF D1.6 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.13 Le vélo électrique ET les transports en commun pour un même trajet EDV: IF D1.5 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.6 Le vélo électrique pour le trajet complet EDV: IF D1.5 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.7 Le vélo conventionnel pour le trajet complet EDV: IF D1.6 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.8 Les deux-roues motorisés EDV: IF D1.7 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.9 La trottinette électrique ET les transports en commun ou le train pour un même trajet EDV: IF D1.8 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.10 La trottinette électrique pour le trajet complet EDV: IF D1.8 < 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D5.11 La marche pour le trajet complet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Filtre IF D5.1 ≤ 6 OR D5.2 ≤ 6 OR D5.3 ≤ 6

D5b. Est-ce que votre utilisation de la voiture en tant que conducteur ou passager pour ce trajet concerne du covoiturage (partage du véhicule par des personnes effectuant tout ou partie du même trajet et qui n'habitent pas le même ménage) ?

1	Oui	<input type="checkbox"/>
2	Non	<input type="checkbox"/>

Filtre : IF A5 = 1, 2

D6. Que vous utilisiez ou non l'automobile, en général, à proximité de votre lieu de travail ou de formation principal, est-il difficile de stationner ?

1	Oui	<input type="radio"/>
2	Non, car j'ai ou je peux disposer d'une place garantie (chez mon employeur / sur mon lieu d'étude)	<input type="radio"/>
2	Non, car j'ai ou je peux disposer d'une place garantie (mais pas chez mon employeur / sur mon lieu d'étude)	<input type="radio"/>

Filtre : IF A5 = 1, 2

D7. Que vous utilisiez ou non les transports publics, l'emploi des transports publics depuis votre domicile pour aller travailler/étudier nécessite-t-il ou nécessiterait-il pour vous un changement de ligne (bus, tram...) ?

1	Non	<input type="radio"/>
2	Oui, 1 changement	<input type="radio"/>
3	Oui, 2 changements	<input type="radio"/>
4	Oui, plus de 2 changements	<input type="radio"/>
5	Ne sait pas	<input type="radio"/>

E. Spatialités

Filtre : ALL

E1. De manière générale – hors périodes de confinement – à quelle fréquence vous rendez-vous dans les régions suivantes (tous motifs confondus) ?

En cliquant sur  vous avez une définition plus précise de la région mentionnée avec les principales communes/localités qui font partie de la zone concernée.
Veuillez donner une réponse pour chaque ligne.

	2-3 fois par semaine ou plus	1 fois par semaine	2-3 fois par mois	1 fois par mois	Quelque s fois par année	Moins souvent	Jamais
	1	2	3	4	5	6	7
E1.1 Ville de Genève  EDV : IF A2# 1, 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.2 Canton de Genève  EDV : IF A2# 1, 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.3 District de Nyon  EDV : IF A2#3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.4 St-Julien – CC du Genevois  EDV : IF A2#4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.5 Annemasse et Agglomération  EDV : IF A2#5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.6 Vallée de l'Arve EDV : IF A2#6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.7 Thonon - Chablais  EDV : IF A2#7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.8 Pays de Gex  EDV : IF A2#8	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E1.9 Pays Bellegardien  EDV : IF A2#9	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

EDV : LOOP E2 – E3 for each item E1.X of Question E1 if E1.X ≠ 6,7

Filtre : IF EX.X ≠ 7

E2. Pour quel(s) motif(s) vous rendez-vous dans le/la {# EX.X #}?

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	Travail, activité professionnelle ou études	<input type="checkbox"/>
2	Se rendre dans un commerce de centre-ville pour des achats	<input type="checkbox"/>
3	Se rendre dans une zone commerciale pour faire des achats	<input type="checkbox"/>
4	Aller au cinéma ou pratiquer une activité culturelle	<input type="checkbox"/>
5	Aller effectuer une démarche administrative ou de santé	<input type="checkbox"/>
6	Aller pratiquer une activité sportive	<input type="checkbox"/>
7	Activité extérieure de loisirs, balades	<input type="checkbox"/>
8	Sortir en soirée (bars, discothèques)	<input type="checkbox"/>
9	Rendre visite à votre famille, vos amis	<input type="checkbox"/>
10	Autre	<input type="checkbox"/>

Filtre : IF EX.X ≠ 7

E3. Quels modes de transports utilisez-vous généralement pour vous rendre dans le/la {# EX.X #}?

Vous pouvez donner plusieurs réponses à cette question.

1	La voiture ET les transports en commun ou le train pour un même trajet EDV: IF D1.1 OR D1.2 < 7	<input type="checkbox"/>
2	EDV: IF D1.1 < 7 La voiture en tant que conducteur pour le trajet complet	<input type="checkbox"/>
3	La voiture en tant que passager pour le trajet complet EDV: IF D1.2 < 7	<input type="checkbox"/>
4	Le train EDV: IF D1.3 < 7	<input type="checkbox"/>
5	Les transports en commun (bus, tram, bateau) EDV: IF D1.4 < 7	<input type="checkbox"/>
10	Le vélo conventionnel ET les transports en commun pour un même trajet EDV: IF D1.6 < 7	<input type="checkbox"/>
11	Le vélo électrique ET les transports en commun pour un même trajet EDV: IF D1.5 < 7	<input type="checkbox"/>
6	Le vélo électrique pour le trajet complet EDV: IF D1.5 < 7	<input type="checkbox"/>
7	Le vélo conventionnel pour le trajet complet EDV: IF D1.6 < 7	<input type="checkbox"/>
8	Les deux-roues motorisés EDV: IF D1.7 < 7	<input type="checkbox"/>
12	La trottinette électrique ET les transports en commun ou le train pour un même trajet EDV: IF D1.8 < 7	<input type="checkbox"/>
13	EDV: IF D1.8 < 7 La trottinette électrique pour le trajet complet	<input type="checkbox"/>
9	La marche pour le trajet complet	<input type="checkbox"/>

EDV : IF no response, Warning message : « Veuillez compléter ou cliquer sur « Suivant » pour continuer. »

F. **Choix résidentiel**

Filter : IF A2a=1

F3. Nous nous intéressons à présent à votre lieu de résidence. Vous avez indiqué avoir déménagé depuis novembre 2019. Concernant votre arrivée dans votre domicile actuel, pour chacune des propositions suivantes, pourriez-vous indiquer si vous êtes « tout à fait d'accord », « plutôt d'accord », « plutôt pas d'accord » ou « pas du tout d'accord » ?

Veillez donner une réponse pour chaque ligne.

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sait pas
	1	2	3	4	5
F3.1 « J'ai déménagé parce que j'ai changé de lieu de travail ou d'études. »	<input type="radio"/>				
F3.2 « J'ai déménagé parce que ma situation familiale a changé (naissance, séparation, emménagement en couple, décès, etc.). »	<input type="radio"/>				
F3.3 « J'ai déménagé parce que ma situation financière m'y a contraint. »	<input type="radio"/>				
F3.4 « J'ai déménagé parce que je souhaitais devenir propriétaire. »	<input type="radio"/>				
F3.5 « J'ai déménagé car j'avais envie de changer de cadre de vie. »	<input type="radio"/>				
F3.6 « J'ai déménagé pour améliorer ma mobilité quotidienne »	<input type="radio"/>				

Filter : IF A2a=1

F4. Avez-vous changé vos pratiques de mobilité quotidienne à la suite de ce déménagement ?

1	Tout à fait, oui	<input type="radio"/>
2	Plutôt oui	<input type="radio"/>
3	Plutôt non	<input type="radio"/>
4	Pas du tout, non	<input type="radio"/>

Filtre : IF F4 = 1,2

F5. Après votre déménagement, avez-vous utilisé plus souvent ou moins souvent les différents modes de transport suivants ?

Veillez donner une réponse pour chaque ligne.

	Utilisé beaucoup plus qu'avant	Utilisé plus qu'avant	Aucun changement	Utilisé moins qu'avant	Utilisé beaucoup moins qu'avant
	1	2	3	4	5
<i>EDV : IF B3=1</i> F5.1 La voiture en tant que conducteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F5.2 La voiture en tant que passager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F5.3 Le train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F5.4 Les transports publics (tram, bus, bateau)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F5.5 Le vélo électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F5.6 Le vélo conventionnel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>EDV : IF B3=2</i> F5.7 Les deux-roues motorisés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F5.8 La trottinette électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

G. Perceptions de la nouvelle offre

Filtre : ALL

G1. Connaissez-vous le Léman Express ?

1	Oui	<input type="radio"/>
2	Non	<input type="radio"/>

Filtre : IF G1 = 1

G7. Depuis sa mise en service fin 2019, à quelle fréquence utilisez-vous le Léman Express ?

1	Plusieurs fois par semaine	<input type="radio"/>
2	1 à 4 fois par mois	<input type="radio"/>
3	Tous les 2 à 3 mois	<input type="radio"/>
4	Moins souvent	<input type="radio"/>
5	Je n'ai jamais utilisé le Léman Express	<input type="radio"/>

Filtre : IF G7 < 5

G8. Depuis sa mise en service fin 2019, avez-vous utilisé le Léman Express pour les motifs suivants ?

Veillez donner une réponse pour chaque ligne.

	Oui	Non	Je ne m'en souviens plus
	1	2	3
<i>EDV : IF A5=1,2</i> G8.1 Travail, activité professionnelle ou études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.2 Se rendre dans un commerce de centre-ville pour des achats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.3 Se rendre dans une zone commerciale pour faire des achats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.4 Aller au cinéma ou pratiquer une activité culturelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.5 Aller effectuer une démarche administrative ou de santé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.6 Aller pratiquer une activité sportive	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.7 Activité extérieure de loisirs, balades	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.8 Sortir en soirée (bars, discothèques)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.9 Rendre visite à votre famille, vos amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G8.10 Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Filtre : IF G7 <5

G9. Considérez-vous que votre utilisation du Léman Express a réduit votre utilisation des modes suivants ?

Veillez donner une réponse pour chaque ligne.

	Oui, importante réduction	Oui, légère réduction	Non, aucune réduction
	1	2	3
EDV : IF D1.2 <6 G3.1 Voiture	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EDV : IF D1.7 <6 G3.2 Deux-roues motorisés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EDV : IF D1.3 <6 OR D1.4 <6 G3.3 Autre transport public (tram, bus, bateau)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EDV : IF D1.6 <6 OR D1.7 <6 G3.4 Vélo électrique ou conventionnel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Filtre : IF G7 <5

G10 Concernant le Léman Express, quel est votre degré de satisfaction vis-à-vis des éléments suivants ?

Veillez donner une réponse pour chaque ligne.

	Très satisfait	Plutôt satisfait	Moyennement satisfait	Plutôt insatisfait	Très insatisfait	Pas d'avis
	1	2	3	4	5	6
G10.1 Le confort des véhicules	<input type="radio"/>					
G10.2 Les itinéraires et arrêts desservis	<input type="radio"/>					
G10.3 Les horaires, la cadence	<input type="radio"/>					
G10.4 La ponctualité	<input type="radio"/>					
G10.5 L'interconnexion avec d'autres modes de transports	<input type="radio"/>					
G10.6 Les tarifs	<input type="radio"/>					
G10.7 L'information dans les véhicules et dans les gares	<input type="radio"/>					
G10.8 L'information digitale (site Internet, application...)	<input type="radio"/>					
G10.9 La rapidité des trajets	<input type="radio"/>					
G10.10 L'infrastructure (gare, accès aux quais...)	<input type="radio"/>					

Filtre : ALL

G6. Avez-vous des commentaires et remarques concernant les questions de transport dans le Grand Genève ?

H. Données personnelles

Filtre : ALL

H0. Pour terminer, voici encore quelques questions sur vous-même et votre ménage.

Filtre : ALL

H1. Concernant la composition de votre ménage, vivez-vous ...

1	Seul-e e sans enfant	<input type="radio"/>
2	Seul-e avec enfant(s)	<input type="radio"/>
3	En couple sans enfant	<input type="radio"/>
4	En couple avec enfant(s)	<input type="radio"/>
5	En colocation, avec des ami-es	<input type="radio"/>
6	Avec vos parents	<input type="radio"/>
7	Autre	<input type="radio"/>

Filtre : IF H1 = 2,4,6

H2. Combien d'enfants de moins de 15 ans vivent dans votre ménage ?

— —

Filtre : IF H1 = 2,4,6

H3. Combien de personnes de plus de 15 ans (vous compris) vivent dans votre ménage ?

— —

Filtre : ALL

H4. Combien de personnes vivant dans votre ménage, vous y compris, ont une activité professionnelle régulière rémunérée que ce soit à temps plein ou à temps partiel ?

— —

Filtre : IF A1=1

H7. Dans quelle tranche se situe le revenu mensuel net de l'ensemble de votre ménage ? Est-ce ...

1	Moins de 4'000 francs	<input type="radio"/>
2	de 4'000 à 6'000 francs	<input type="radio"/>
3	de 6'001 à 8'000 francs	<input type="radio"/>
4	de 8'001 à 10'000 francs	<input type="radio"/>
5	Plus de 10'000 francs	<input type="radio"/>
6	Refus de répondre	<input type="radio"/>

Filtre : IF A1=2

H8. Dans quelle tranche se situe le revenu mensuel net de l'ensemble de votre ménage ? Est-ce ...

1	Moins de 2'000 EUR	<input type="radio"/>
2	de 2'000 à 3'000 EUR	<input type="radio"/>
3	de 3'001 à 6'000 EUR	<input type="radio"/>
4	de 6'001 à 9'000 EUR	<input type="radio"/>
5	Plus de 9'000 EUR	<input type="radio"/>
6	Refus de répondre	<input type="radio"/>

Filtre : ALL

H9. Nous sommes arrivés au terme du questionnaire et nous vous remercions d'avoir pris du temps pour y répondre.
Au vu des changements importants en cours dans la région en matière de transport, nous aimerions vous contacter à nouveau pour une enquête de suivi sur les enjeux de mobilité et d'accessibilité dans la région du Grand Genève. Seriez-vous d'accord d'y participer ?

1	Oui	<input type="radio"/>
2	Non	<input type="radio"/>

Filtre :IF H9 = 1

H10. Nous vous remercions de votre accord et pour cela nous aurions besoin de votre adresse électronique.

Filtre :ALL

H11. Nous vous remercions chaleureusement d'avoir participé à l'Enquête Mobilité du Grand Genève et nous vous souhaitons une bonne journée/soirée.

Fin du questionnaire