Modus - April 2024

Synthèse - Enquête Modus

Sommaire

Ambition de l'enquête 3

Des équipements et des pratiques encore largement tournés vers l'automobile 4

Des dissonances modales 7

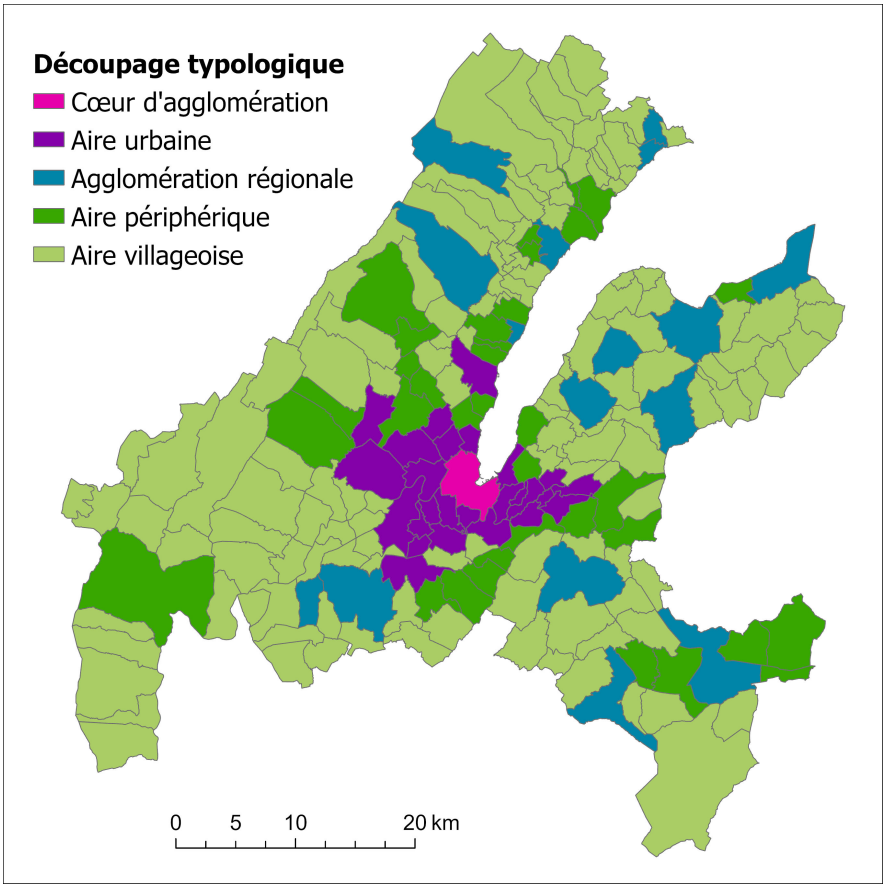
Une volonté de changer 9

Expérimenter pour répondre aux enjeux de la décarbonation des mobilités 11

Bibliographie 12

Ambition de l'enquête

L'enquête menée par la Fondation Modus au printemps 2024 a couvert le périmètre du Grand Genève (Figure 1)



Découpage typologique de l'enquête Modus

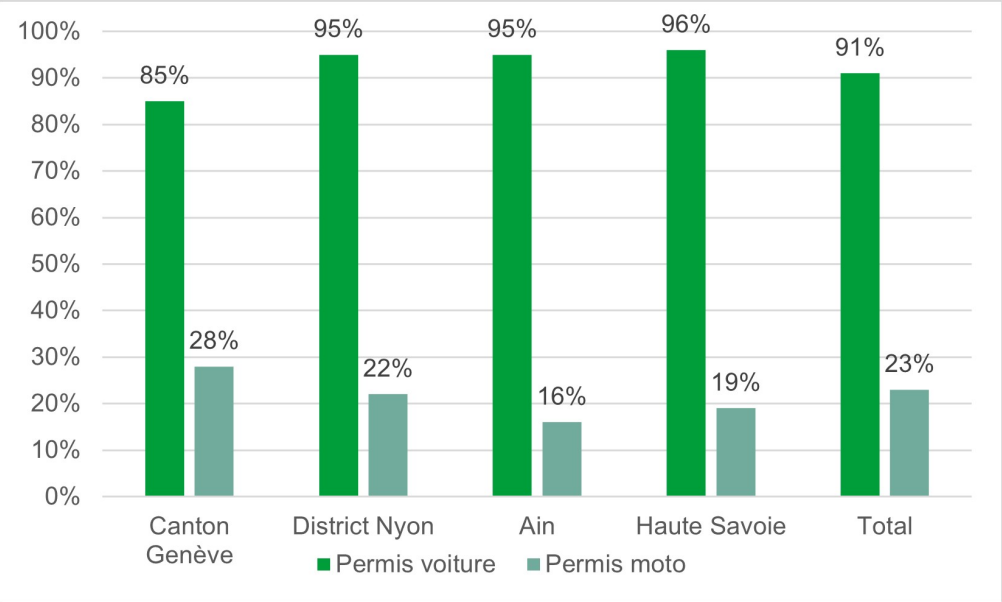
3105 habitants et habitantes du Grand Genève ont répondu au questionnaire. L'échantillon est représentatif sur la base de critères de genre, d'âge et de localisation résidentielle. L'enquête menée par la Fondation Modus a permis de répondre à 4 objectifs :

1. Comprendre **les habitudes en matière de mobilité** en fonction de différents motifs de la vie quotidienne (travail, achats, loisirs) ;
2. Mesurer la **satisfaction** afférente aux différents **modes de transports** ;
3. Analyser la **propension au changement** de la part des habitants du Grand Genève en matière de transfert modal ;
4. Évaluer la pertinence d'**alternatives à la voiture** ;

L'enquête menée par la Fondation Modus n'a pas pour vocation à évaluer les politiques publiques de mobilité en cours. Elle tend à compléter les données déjà existantes comme le MRMT ou encore le Panel lémanique en proposant des résultats originaux qui visent notamment à évaluer la pertinence des alternatives à l'usage de la voiture individuelle ainsi que les dynamiques de changement à l'œuvre au sein du Grand Genève.

Des équipements et des pratiques encore largement tournés vers l'automobile

Équipement des ménages et permis de conduire



Possession de permis de conduire selon le découpage administratif

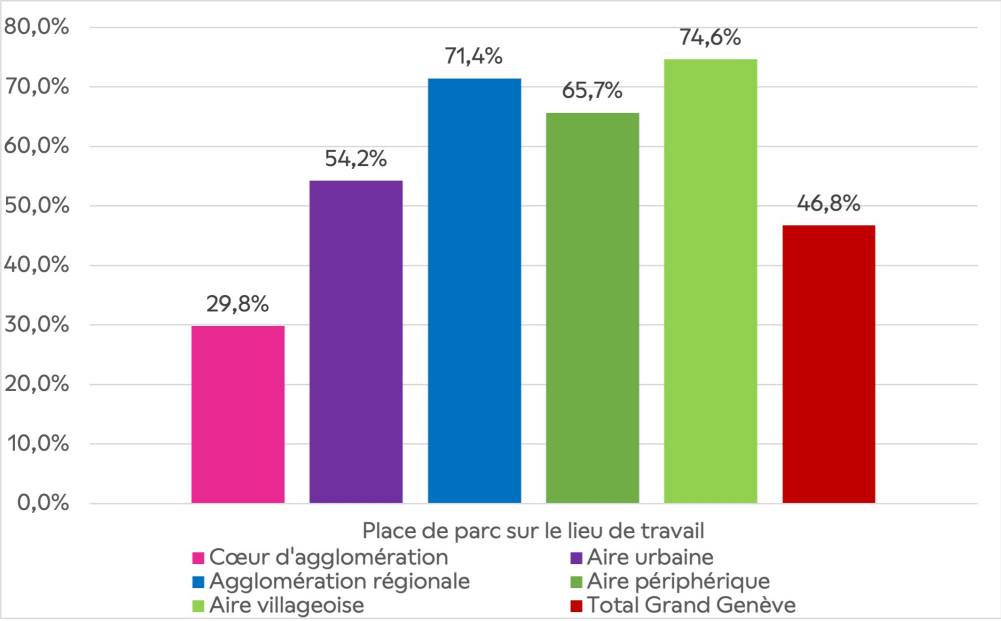
En moyenne, au sein du Grand Genève, 91% des résidents disposent d'un permis de conduire voiture et 23% d'un permis moto. Il faut noter que pour les résidents du Canton de Genève, la proportion de titulaires d'un permis voiture est plus basse (85%) alors qu'elle est plus élevée concernant la moto (28%). Ce chiffre est cohérent avec les données du microrecensement transports [ref:i55ibbh6], qui montrent qu'en dépit d'une diminution de la motorisation depuis les années 2000 dans le Canton de Genève, la proportion de détenteurs de permis de conduire (auto ou moto) est restée stable entre 2000 et 2021 [ref:hl007afw].

Les résultats de l'enquête montrent aussi que le nombre de voitures par ménage reste globalement élevé à l'échelle du Grand Genève avec une moyenne de 1,4 véhicule (thermique, hybride ou électrique) par ménage. Seuls les habitants de la ville de Genève possèdent en moyenne moins d'une voiture par ménage (0,78). À

noter que plus d'un tiers des 18-24 ans ne possèdent pas de permis de conduire, confortant ainsi une certaine dynamique de perte de popularité de la voiture chez les jeunes générations.

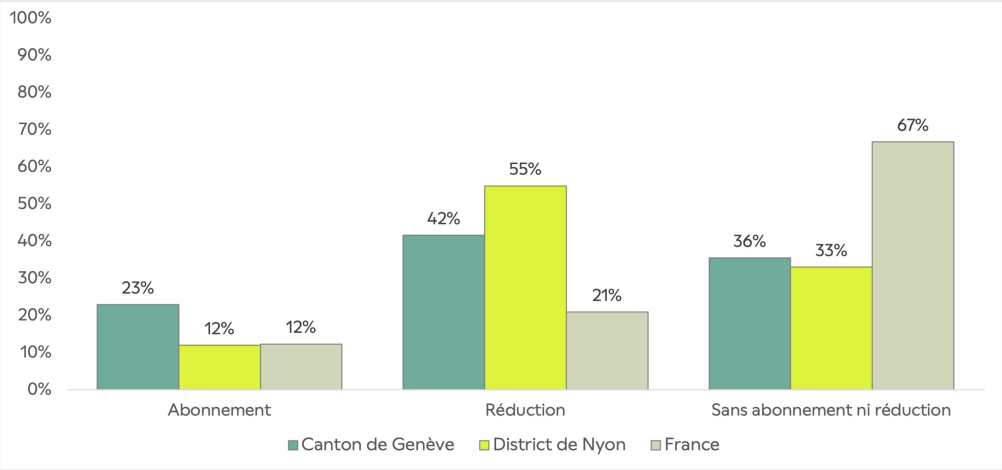
Stationnement et abonnements

L'enquête a permis de montrer qu'en moyenne, environ 47 % des actifs bénéficient d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Cette proportion varie significativement en fonction du lieu de travail : en cœur d'agglomération moins d'un actif sur 3 bénéficie d'une place de stationnement sur le lieu de travail alors que plus de 70% en bénéficient lorsque leur poste de travail se situe dans des zones périphériques (agglomération régionale, aire périphérique, aire villageoise) (Figure 3).



Part des actifs disposant d'une place de stationnement sur le lieu de travail

Concernant la possession de titres de transport public (Figure 4), une différence significative est observée entre la Suisse et la France. En France, plus des deux tiers des résidents du Grand Genève ne possèdent aucun titre de transport, contre seulement 36% des résidents suisses. Par ailleurs et en comparaison aux éditions précédentes du MRMT, les abonnements à tarif réduit, tels que le demi-tarif et le demi-tarif Plus, semblent avoir connu une forte adoption depuis la pandémie de COVID-19, probablement en raison d'une plus grande flexibilité du temps de travail et des changements d'habitudes qui en ont découlent.

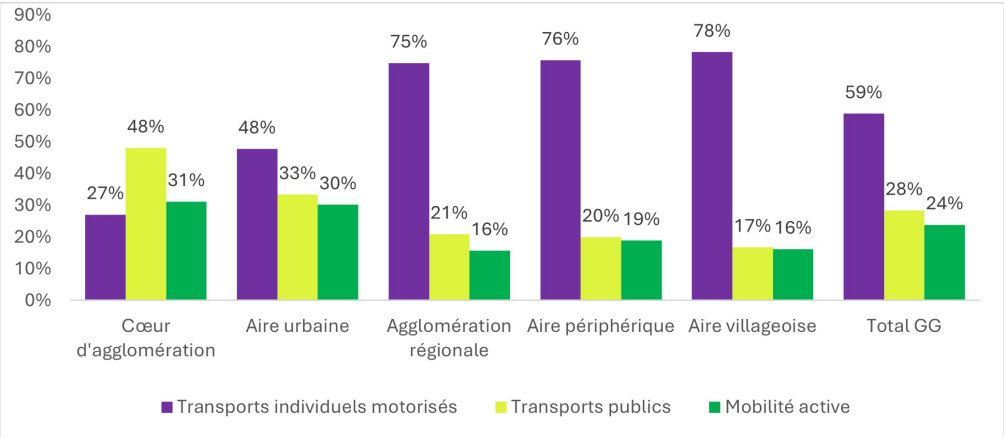


Part des détenteurs d'abonnements et de réduction TC selon les découpages administratifs

Habitudes de mobilité

Comme le montre la Figure 5, les transports individuels motorisés (voitures et motos) restent largement ancrés dans les habitudes de mobilité des habitants du Grand Genève (59%). Cette tendance est particulièrement prégnante dans les espaces périphériques, tandis qu'au cœur des agglomérations, la tendance s'inverse en faveur des transports publics et, dans une moindre mesure, des mobilités actives. Cela met en évidence un fort potentiel de report modal vers ces alternatives, qui se distinguent par leur faible empreinte spatiale et leur bilan positif en matière de décongestion, de réduction des coûts d'infrastructure et de santé publique.

Par ailleurs, l'usage régulier des transports publics demeure limité dans les agglomérations régionales (Nyon, Bellegarde, Thonon, etc.), malgré une offre de service nettement supérieure à celle des zones villageoises environnantes. Ce phénomène traduit probablement une dépendance à la voiture pour accéder à des lieux de loisirs ou de consommation situés à proximité, mais moins bien desservis par les transports en commun.

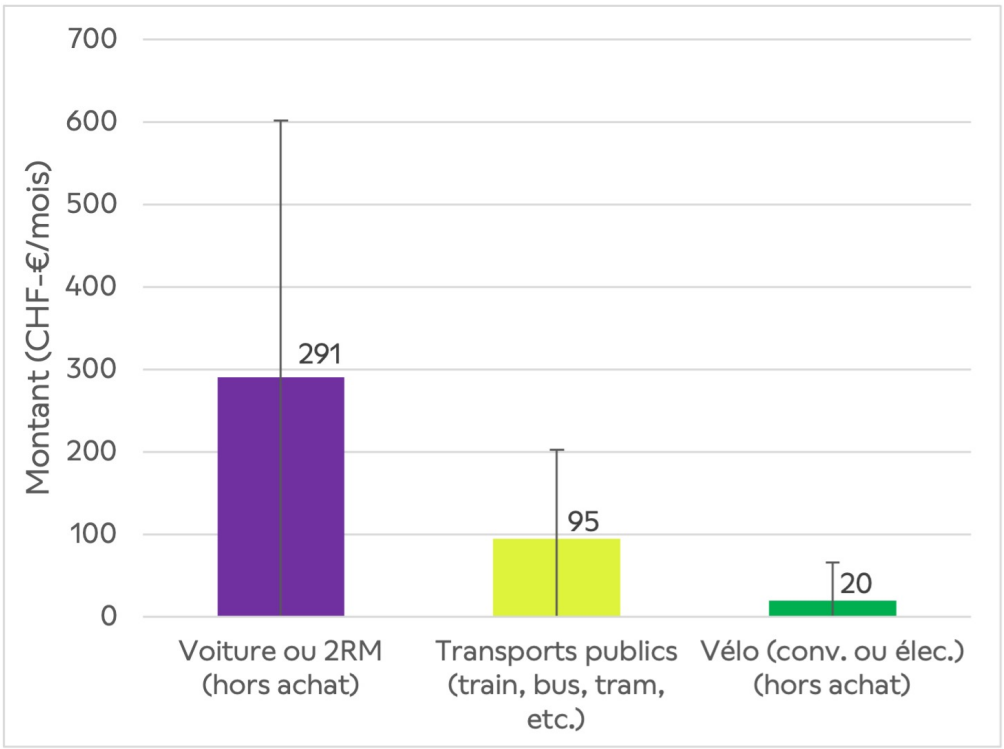


Utilisation des modes de transport au moins 3 jours/semaine en fonction du découpage typologique

Des dissonances modales

Un usage de la voiture coûteux mais des alternatives bon marché

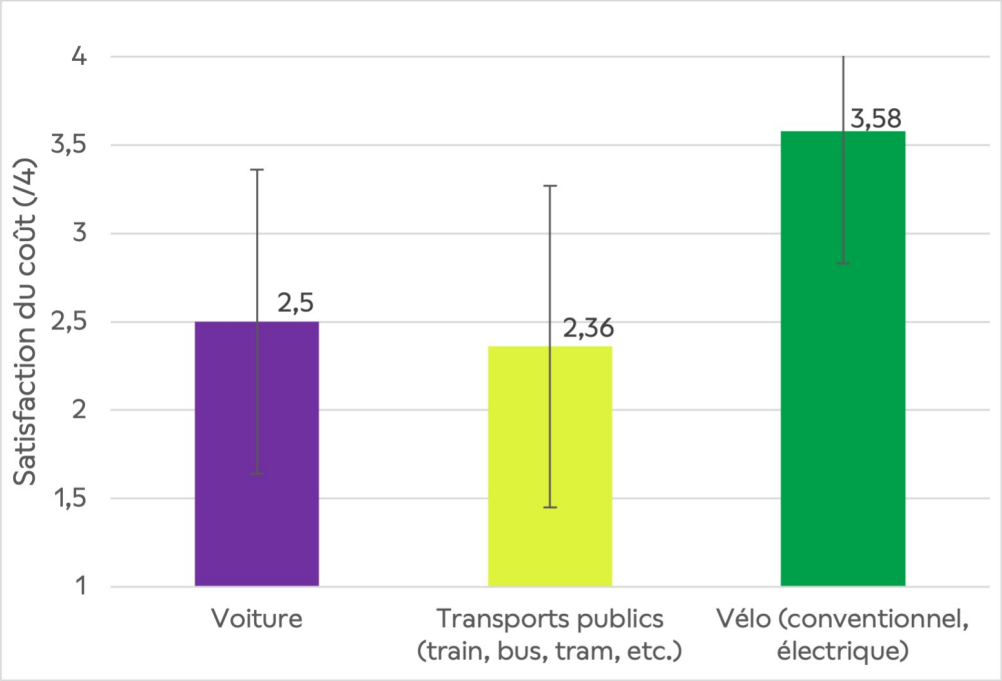
L'analyse des coûts variables (hors achat) déclarés de la mobilité des personnes, par mode de transport, démontre une hiérarchie claire dans les coûts entre les véhicules individuels motorisés, les transports publics et le vélo. Ainsi, les coûts de la voiture et des deux-roues motorisés sont estimés en moyenne à environ 291 CHF ou €/mois (chiffres alignés avec les coûts variables des rapports de l'OFS [ref:yb0u2dvd] ou du TCS [ref:d2q02x5m]), soit 3 fois plus que les transports publics (95 CHF ou €/mois), et près de 15 fois plus que les dépenses pour le vélo/trottinettes (20 CHF ou €/mois) (Figure 6). Il est à noter qu'en regardant les coûts complets (y compris achat du véhicule), une voiture en Suisse revient en moyenne à près de 1 000 CHF/mois, un abonnement général 2nde classe à 333 CHF/mois, et un abonnement Unireso plein tarif à seulement 42 CHF/mois.



Moyenne des dépenses mensuelles (hors achat, CHF ou €)

L'enquête met en regard ensuite ces prix déclarés avec la satisfaction des coûts des différents modes. Si la différence de coûts réels se traduit au niveau de la satisfaction pour le vélo (très bonne note de 3,58/4) (Figure 7), c'est loin d'être le cas pour les transports publics : les habitant.e.s du Grand Genève sont moins satisfait.e.s des coûts de transport des TP et du train (note de 2,36/4), bien qu'ils dépensent trois fois moins en moyenne dans ce mode de transport. Ainsi, les

utilisateur.trice.s de la voiture sont bien conscients en moyenne de la charge financière de la voiture et de l'avantage financier des autres modes, mais estiment tout de même que les transports publics sont trop chers. Bien que le coût de la voiture soit plus élevé, celui-ci se trouve compensé par le niveau de flexibilité, de polyvalence et de confort procuré par ce mode.

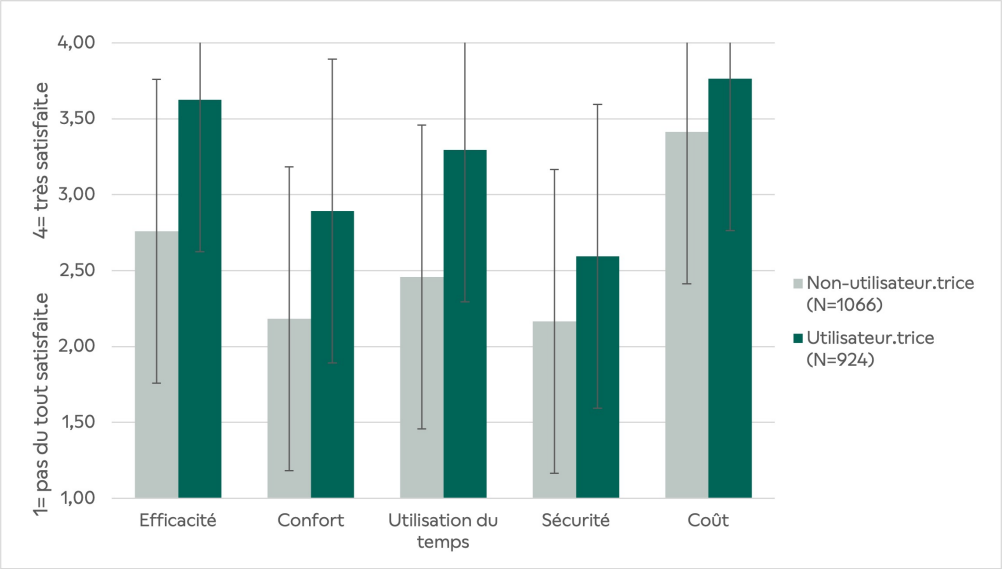


Moyenne du niveau de satisfaction vis-à-vis de chaque mode

L'enquête montre par ailleurs que la voiture est de loin le mode de transport le plus soutenu financièrement par les entreprises. A l'échelle du Grand Genève, 23% des actifs disposent d'une prise en charge complète du stationnement sur leur lieu de travail par leur employeur, 8% se voient attribuer un véhicule entièrement payé par l'entreprise et 6% ont leur frais de déplacement entièrement couverts. La prise en charge complète d'un abonnement de transport public ne concerne, elle, que 8% des actifs répondants.

Enfin, les répondant.e.s de l'enquête ont évalué leur satisfaction vis-à-vis des principaux modes de transports, pour cinq dimensions : l'efficacité, le confort, l'utilisation du temps de déplacement, la sécurité et le coût. Les transports publics urbains sont perçus comme moins efficaces et confortables que les autres modes, tout comme en matière de confort (le vélo obtenant un score similaire sur ce point). Sans surprise, le train est perçu comme le mode le plus optimal pour utiliser son temps de déplacement. À noter que le vélo obtient sa note la plus faible en matière de sécurité, ce qui souligne à quel point cet aspect constitue un frein majeur pour les répondant·e·s dans le choix de ce mode de transport. On observe également que le vélo est perçu très différemment selon que les personnes l'utilisent ou non. Cela

souligne l'importance de briser les habitudes et les stéréotypes associés à ce mode de transport — par le biais d'expérimentations temporaires, par exemple — car la perception du vélo évolue significativement sur l'ensemble des critères dès lors qu'il est adopté (Figure 8).



Perception du vélo sur les cinq dimensions en fonction de son utilisation

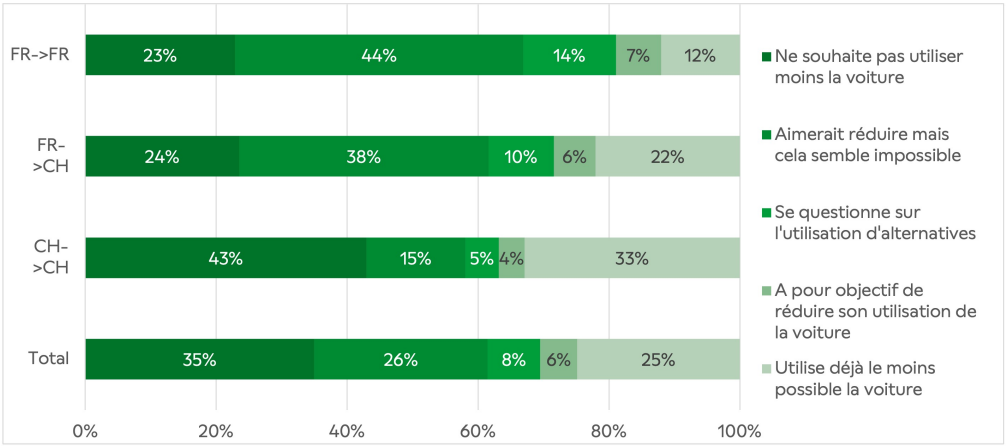
Une volonté de changer

L'une des originalités de l'enquête est de mesurer la propension des habitants au changement ainsi que leurs préférences pour différentes alternatives à la voiture individuelle.

Concernant la volonté de changement (Figure 9), une tendance claire émerge entre les actifs travaillant en France et ceux travaillant en Suisse. Parmi les premiers, une large majorité (65 %) souhaite réduire son utilisation de la voiture, mais deux tiers d'entre eux estiment que cela est impossible.

À l'inverse, parmi les personnes résidant et travaillant en Suisse, seules 25 % se trouvent dans cette phase de transition, tandis que 43 % ne souhaitent pas diminuer leur usage de la voiture, malgré une offre alternative généralement plus développée. Il est également notable qu'une plus grande proportion de la population suisse (un tiers contre 12 % côté français) a déjà renoncé à un usage fréquent de la voiture.

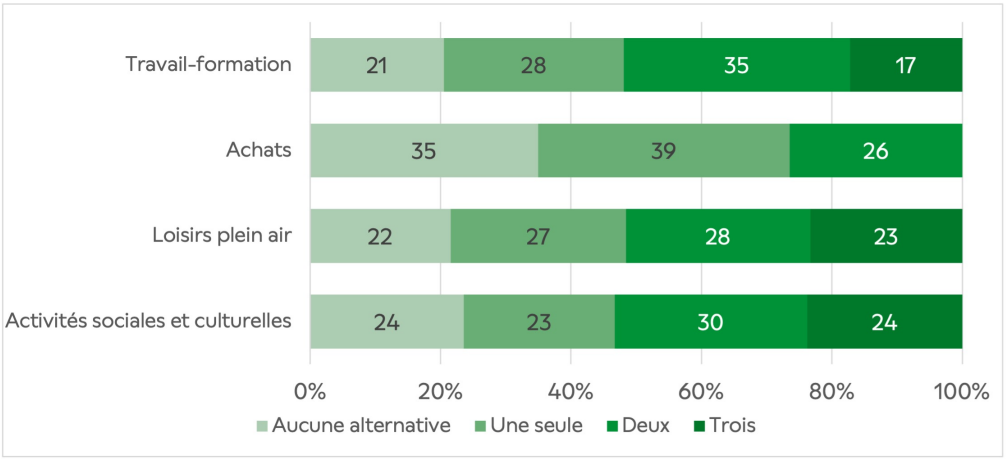
Cette analyse amène à penser qu'un développement de l'offre ainsi que des mesures d'accompagnement côté français sont indispensables, là où il est probablement plus efficace de travailler en priorité sur les imaginaires voire d'utiliser des mesures plus contraignantes du côté Suisse.



Stade de changement vis-à-vis de l'utilisation de la voiture, pour les résidents français travaillant en France (FR->FR), travaillant en Suisse (FR->CH) et les résidents suisses (CH->CH)

Il est intéressant dès lors de se pencher sur les alternatives possibles et les appétences pour celles-ci de la part des personnes utilisant principalement la voiture (pour chacun des motif) (Figure 10). Il apparait que plus de ¾ des personnes sont ouvertes à au moins une des trois catégories d'alternatives (covoiturage, transports publics ou vélo) pour les motifs travail, loisirs et activités sociales et culturelles.

Parmi les alternatives les plus appréciées pour le motif travail, on retrouve le covoiturage organisé en entreprise et le covoiturage informel entre collaborateurs, ainsi que les transports publics et le vélo personnel électrique particulièrement. Ces solutions alternatives sont donc les moyens qu'il parait pertinent de massifier pour les déplacements pendulaires.



Nombre d'alternatives à la voiture individuelle envisagées

Expérimenter pour répondre aux enjeux de la décarbonation des mobilités

L'enquête menée par la Fondation Modus a permis d'un côté de confirmer les observations effectuées à partir d'autres enquête et d'un autre côté de lever le voile sur les leviers potentiels du transfert modal. En effet, le Grand Genève est encore marqué par un usage important de l'automobile dans sa globalité. Bien que la voiture soit coûteuse, celle-ci bénéficie encore d'une image positive étant donné le niveau de satisfaction quant à ses qualités de flexibilité, de confort et de sécurité. Toutefois, l'enquête montre une importante ouverture au changement de la part des personnes enquêtées. Une part importante des usagers de l'automobile tendent vers l'introspection quant à leurs pratiques actuelles et sont globalement ouverts à expérimenter des alternatives qui renvoient notamment au covoiturage, au vélo ou encore aux transports publics. Malgré cette appétence au changement, les personnes enquêtées peinent à franchir le pas, faute d'une offre robuste dans certains territoires, d'un manque d'information ou simplement par résistance au changement. Ainsi la voie de l'expérimentation de terrain présente trois avantages. Le premier consiste à familiariser les acteurs de la transition des mobilités à d'autres pratiques en matière de services à la mobilité en incorporant ainsi des compétences nouvelles. Le deuxième avantage renvoie à la possibilité d'évaluer en profondeur les actions menées afin d'en dégager les avantages et les inconvénients et de vérifier leur succès auprès des usagers. Enfin, l'expérimentation permet aux utilisateurs de prendre conscience de l'impact de leurs pratiques et de découvrir des alternatives qu'ils peuvent directement utiliser sur leur territoire de vie.

En soutenant plusieurs de ses partenaires, la Fondation Modus tend à promouvoir la voie de l'expérimentation à travers plusieurs leviers d'intervention. Tout d'abord, le Toolkit mobilité doit permettre aux entreprises de petite taille de se familiariser avec les plans de mobilité entreprise et de développer leur politique interne de mobilité. Le projet « Mes trajets » qui vise à récompenser la mobilité décarbonée met à disposition des opérateurs un nouvel outil de report modal permettant de découvrir les bienfaits liés à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture. Enfin, l'opération Déclic mobilité vise à démotoriser temporairement des ménages en échangeant leurs voitures contre un assortiment d'offres alternatives, les amenant ainsi à organiser leur vie quotidienne sans dépendre de leur voiture individuelle.

Bibliographie

[1] 6T (2018), *Analyse du microrecensement mobilite et transports 2015 et comparaison avec les années 2000, 2005 et 2010.* *https://www.ge.ch/document/14727/telecharger*

[2] Statistique Genève (2023), *La mobilité des habitants du canton de Genève en 2021*, https://statistique.ge.ch/tel/publicationshttps://statistique.ge.ch/tel/publications/2023/analyses/communications/an-cs-2023-71.pdf

[3] Office Fédéral de l'Energie OFEN (2023). *Coûts totaux de possession des voitures de tourisme*. Consulté 11 février 2025, à l'adresse https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/76393.pdf

[4] [4] Touring Club Suisse TCS (2025). *Combien me coûte ma voiture au km ?*. Consulté 11 février 2025, à l'adresse https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/controle-entretien/frais-kilometriques.php