



21  
Mai 2005

# Communications statistiques

## Comportement des habitants de Genève en matière de mobilité

*Résultats du microrecensement  
des transports de 2000*

Données Générales

Analyses

Tableaux de bord



<b>Edition</b>	Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève
<b>Responsable de la publication</b>	Dominique Frei, Directeur
<b>Rédaction</b>	Paolo De Faveri, tél. + 41 (0)22 327 85 38
<b>Composition, mise en page</b>	Stéphanie Bisso
<b>Illustration de la couverture</b>	Hermès Communication, Genève
<b>Impression</b>	Imprimerie Pfirter, Genève
<b>Prix</b>	15 F
<b>Tirage</b>	700 exemplaires
<b>©</b>	OCSTAT, Genève 2005. Reproduction autorisée avec mention de la source
<b>ISSN</b>	1422-4585
<b>Renseignements</b>	
Centre de documentation	De 9h à 12h et de 14h à 17h (vendredi : 16h) ou sur rendez-vous. Tél. +41 (0)22 327 85 00
Indice des prix à la consommation	Répondeur téléphonique : + 41 (0)22 327 85 55
Liste des publications	Voir dernières pages de couverture
<b>Charte de la statistique publique de la Suisse</b>	L'OCSTAT s'est engagé à respecter la charte dans la conduite de ses activités statistiques

# Communications statistiques

## Comportement des habitants de Genève en matière de mobilité

*Résultats du microrecensement  
des transports de 2000*

<b>Sommaire</b>	Page
Introduction .....	3
Glossaire .....	4
1. Equipement des ménages en matière de transports .....	6
2. Analyse descriptive des déplacements .....	10



## Introduction

Les besoins de mobilité et de moyens de transport se développent intensément. Toujours plus de personnes se déplacent et toujours plus de marchandises sont transportées sur des distances toujours plus longues. Rendre ces mouvements à la fois plus rapides, moins chers, plus sûrs et respectueux de l'environnement constituent des objectifs clefs pour les acteurs économiques et politiques.

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) organisent régulièrement des enquêtes par sondage à l'échelon national (microrecensements) pour mieux cerner les comportements de la population résidant en Suisse en matière de mobilité. La dernière en date a été effectuée en 2000 et les prochaines devraient se suivre à des intervalles de cinq ans. L'enquête de 2005 est en cours de réalisation.

Un premier rapport de synthèse sur les résultats du microrecensement de 2000 a été publié en mai 2003 par le Laboratoire de sociologie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, sur mandat de l'Office des transports et de la circulation (OTC), de l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT) et de la Direction de l'aménagement du territoire (DAT). Il est disponible sur le site Internet de l'OTC ([www.geneve.ch/otc/](http://www.geneve.ch/otc/)).

La présente publication a été conçue dans l'optique de diffuser quelques-uns parmi les résultats les plus significatifs et aisément «interprétables». Une attention particulière a été vouée aux comparaisons entre le canton de Genève et l'ensemble de la Suisse.

### Méthodologie

Le *microrecensement des transports* a été réalisé durant l'année 2000, auprès d'environ 29 000 personnes en Suisse, selon la technique dite de «l'entretien téléphonique assisté par ordinateur». Les interviewés étaient appelés à fournir des renseignements sur tous leurs déplacements durant un jour de référence (ouvrable ou non) et à répondre à des questions plus générales sur l'équipement de leur ménage en matière de transports (véhicules, abonnements, places de stationnement, etc.). Leur opinion sur un certain nombre de points touchant à la politique des transports a aussi été relevée.

Le microrecensement s'adresse uniquement aux personnes qui résident en Suisse. Son but n'est donc pas celui d'étudier la mobilité dans une région, mais bien celui de comprendre pourquoi et comment se déplacent ses habitants.

A Genève, l'échantillon prévu initialement (environ 700 personnes) a été étendu à plus de 3 600 personnes âgées de plus de cinq ans (sur un total d'environ 413 000 habitants), pour assurer sa représentativité à l'échelon cantonal. Cette extension a été financée par la DAT, l'OTC et l'OCSTAT.

Dans 2 800 ménages, une seule personne a été questionnée sur ses déplacements le jour de l'enquête; dans 400 ménages, composés d'au moins quatre personnes, deux personnes ont été questionnées.

En 2000, la méthode d'enquête a changé par rapport aux enquêtes précédentes. En outre, pour certains d'entre elles, l'échantillon était restreint. Les comparaisons dans le temps se révèlent malheureusement fragiles. On insistera donc peu sur cet aspect.

## Glossaire

### ***Commune centre, commune suburbaine, commune périurbaine***

Découpage du territoire mis sur pied par l'OFS pour l'analyse des résultats du microrecensement des transports de 1994. A Genève, l'OTC a procédé à un découpage supplémentaire de la deuxième catégorie, en distinguant les communes suburbaines de la première couronne et celles de la deuxième couronne.

### ***Degré de motorisation***

Nombre moyen de voitures de tourisme par ménage.

### ***Déplacement***

Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement pour un motif déterminé et s'achève quand la destination est atteinte. Un déplacement est formé d'une ou plusieurs étapes (voir ci-dessous). Les déplacements des personnes qui ont effectué, le jour de l'enquête, tous leurs déplacements à l'extérieur du canton et ceux dont le dernier déplacement s'est achevé en dehors du canton n'ont pas été retenus.

### ***Distance journalière moyenne***

Distance moyenne parcourue par jour, par une personne. Les distances sont celles indiquées par les personnes interrogées. Cependant, des vérifications en cours d'entretien ont permis de rectifier les erreurs les plus manifestes.

### ***Durée moyenne des déplacements***

Les durées des déplacements sont calculées de porte-à-porte, donc y compris, par exemple, les temps d'attente ou de recherche d'une place de parc.

### ***Etape***

Partie d'un déplacement effectuée avec le même moyen de transport (y compris marche à pied). Chaque changement de moyen de transport, même s'il s'agit de moyens de transport du même type (d'un train à un autre, par exemple) donne lieu à une nouvelle étape. La distance minimale pour qu'une étape soit prise en considération est de 25 mètres et la précision est de 100 mètres (une étape comprise entre 25 et 149 mètres, par exemple, est considérée comme une étape de 100 m).

### ***Motif (de déplacement)***

Les déplacements sont tous déterminés par un motif, les principaux étant le travail, la formation, les achats / approvisionnement (et services assimilés), les loisirs et l'accompagnement d'une personne. Des motifs tels que *rendre service* ou *activité professionnelle* (par exemple : chauffeur de taxi), peu fréquents, ont été groupés sous la rubrique *autres*.

### ***Moyen de transport***

Véhicule utilisé dans un mode de transport (route, rail, air et eau). La marche à pied est également considérée comme un moyen de transport. Le microrecensement prend en considération les moyens de transport suivants : marche à pied, vélo, cyclomoteur, motocycle léger, motocycle (conducteur ou passager), voiture (conducteur ou passager), train, bus, car postal, tramway, taxi, autocar, poids lourd, bateau, avion, autres.

**Trafic individuel motorisé (TIM)**

Il groupe les voitures de tourisme, les motos, les motos légers et les cyclomoteurs.

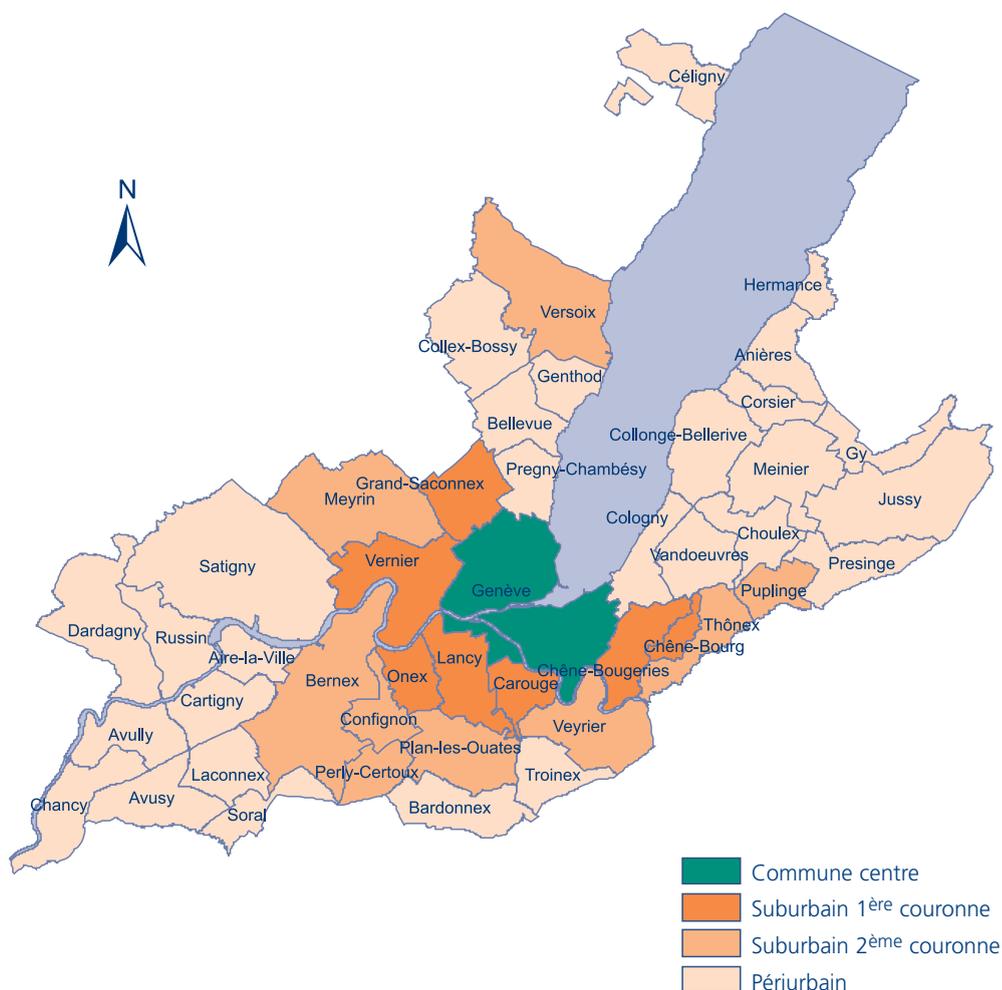
**Trafic individuel non motorisé (TINM)**

Il comprend la marche et le vélo.

**Transports collectifs (TC)**

En font partie les bus, les trolleybus, les tramways, les trains, les bateaux appartenant à une société de navigation, etc.

**C - 1 Les communes genevoises, selon la typologie de l'Office fédéral de la statistique (1)**



(1) Typologie établie par l'OFST en 1994, sur la base du recensement fédéral de la population de 1990. A Genève, les communes suburbaines sont réparties en deux catégories (1ère et 2ème couronnes).

## 1. Equipement des ménages en matière de transport

**Equipement des ménages : pas de grande différence entre Genève et la Suisse**

### 1.1 Vue d'ensemble

L'équipement des ménages du canton de Genève en matière de transports est souvent proche de la moyenne suisse.

La différence la plus marquée concerne la détention d'abonnements aux transports collectifs : les personnes résidant en Suisse possèdent plutôt un abonnement demi-tarif des CFF, alors que les habitants du canton de Genève détiennent principalement un abonnement des transports publics urbains (TPG). Cet écart est dû aux particularités du territoire genevois, petit et densément urbanisé.

### T - 1 Equipement des ménages en matière de transports, à Genève et en Suisse, en 2000

	Genève	Suisse
Degré de motorisation des ménages (voitures pour 100 ménages)	114	117
Ménages avec au moins une voiture (%)	79,5	80,1
Personnes âgées de 18 ans ou plus avec permis de conduire (%)	79,1	79,5
Disponibilité d'une voiture (%)	89,2	91,2
<i>dont</i> disponibilité permanente (%)	80,0	77,3
disponibilité partielle (%)	9,2	13,9
Personnes disposant d'un abonnement des transports publics urbains (%)	25,0	12,9
Personnes disposant d'un abonnement général des CFF (%)	7,0	6,0
Personnes disposant d'un abonnement demi-tarif ces CFF (%)	18,3	34,8

*Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000*

### 1.2 La voiture

**A Genève, quatre ménages sur cinq ont au moins une voiture**

La moitié des ménages genevois (50,6%) possèdent une seule voiture, alors qu'un cinquième (20,5%) n'en possèdent pas et 28,9% en possèdent au moins deux.

En Suisse, la proportion de ménages ayant au moins une voiture est de 80,1%, ce qui place Genève (79,5%) très près de la moyenne nationale. Par contre, on remarque une légère différence du point de vue de la disponibilité permanente d'une voiture : 80,0% des habitants de Genève déclarent en avoir toujours une à disposition, alors que cette proportion est de 77,3% pour l'ensemble de la Suisse

### T - 2 Ménages selon la taille et le nombre de voitures, en 2000

Répartition en %	Canton de Genève					Ensemble
	Ménages de ... personnes					
	1	2	3	4	5 ou +	
Aucune voiture	43,8	14,3	8,3	2,7	1,9	20,5
1 voiture	52,0	53,0	46,2	49,7	43,1	50,6
2 voitures ou plus	4,2	32,7	45,5	47,6	55,1	28,9
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

*Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000*

L'équipement en voitures est étroitement lié à la taille et au lieu de résidence du ménage.

Ainsi, à Genève, 43,8% des ménages d'une personne n'ont pas de voiture, contre 14,3% seulement pour les ménages de deux personnes. Parmi ceux de cinq personnes ou plus, plus de la moitié (55,1%) possèdent au moins deux voitures.

Presque les deux tiers (64,4%) des ménages sans voiture résident en ville de Genève. Le nombre important de ménages d'une personne, l'existence d'un réseau de transports collectifs développé, la proximité des lieux de travail, des infrastructures et des équipements, ou encore les difficultés de stationnement peuvent expliquer cette concentration.

La part des ménages sans voiture passe de 25,2% dans les communes de la première couronne à 10,1% dans celles de la deuxième couronne et dans les communes périurbaines.

Inversement, le nombre de voitures par ménage augmente lorsqu'on s'éloigne de la commune centre : en ville de Genève, 17,3% des ménages possèdent au moins deux voitures, contre 28,2% dans les communes de la première couronne, 41,0% dans celles de la deuxième couronne et 59,5% dans les communes périurbaines (dans celles-ci, 12,4% des ménages ont au moins trois voitures).

### Motos et motocycles légers

La part des ménages qui possèdent une ou plusieurs **motos** est sensiblement la même en Suisse et à Genève : 11,3% pour l'ensemble du pays, 11,7% pour le canton de Genève.

Pour les **motocycles légers**, la proportion de ménages du canton de Genève qui en possèdent au moins un est légèrement plus élevée que la moyenne nationale : 4,3% contre 3,2%

**Pas de vélo dans 42%  
des ménages du canton**

### 1.3 Le vélo

Dans le canton de Genève, 58,4% des ménages possèdent au moins un vélo. Les ménages qui n'en possèdent pas (41,6%) sont plus nombreux que ceux qui n'ont pas de voiture (20,5%).

### T - 3 Ménages selon la taille et le nombre de vélos, en 2000

Répartition en %	Canton de Genève					Ensemble
	Ménages de ... personnes					
	1	2	3	4	5 ou +	
Aucun vélo	62,4	45,2	26,0	16,4	12,0	41,6
1 vélo	33,8	22,0	22,2	14,1	8,3	23,8
2 vélos	3,0	27,1	22,9	21,4	10,6	16,8
3 vélos ou plus	0,8	5,8	28,9	48,1	69,0	17,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

Plus le ménage est grand et/ou plus il habite loin de la commune centre, plus la présence d'au moins un vélo est forte.

La proportion de ménages avec un ou plusieurs vélos est de 51,0 % en ville de Genève, 58,3 % dans les communes de la première couronne, 67,1 % dans celles de la deuxième couronne et 75,7 % dans les communes périurbaines.

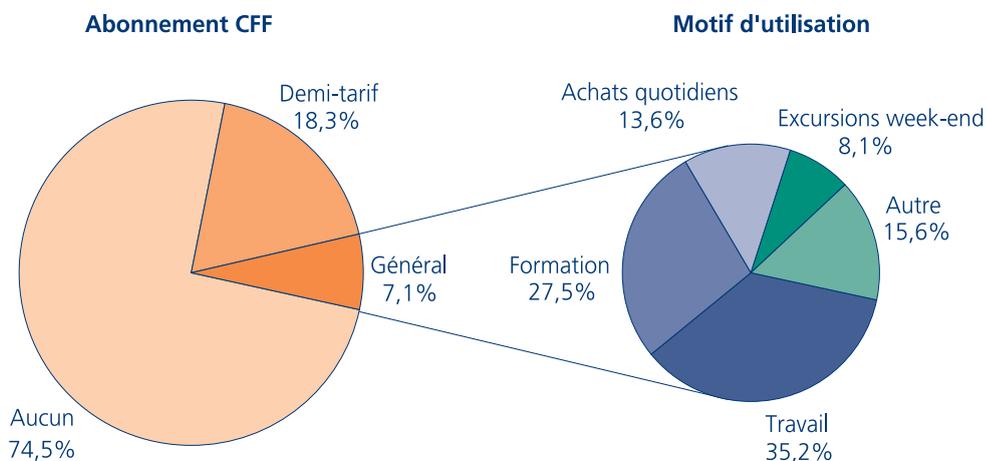
Comparé à l'ensemble du pays, le canton de Genève se démarque nettement : seulement 27,8% des ménages suisses n'ont pas de vélo et 29,4% en possèdent au moins deux, contre respectivement 41,6% et 17,8% des ménages du canton.

**Beaucoup moins d'abonnements des CFF à Genève qu'en Suisse, mais ...**

### 1.4 L'abonnement des Chemins de fer fédéraux (CFF)

Dans le canton de Genève, 18,3% des habitants possèdent un abonnement demi-tarif des CFF et 7,1% un abonnement général. Dans l'ensemble de la Suisse, l'abonnement demi-tarif des CFF est détenu par 34,8% des résidents et l'abonnement général par 6,0%.

**G - 1 Proportion de détenteurs d'un abonnement CFF et répartition de l'abonnement général selon le motif d'utilisation, à Genève, en 2000**



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

A Genève, les deux principaux motifs de détention d'un abonnement général des CFF sont le travail (35,2 % des cas) et la formation (27,5 %).

Parmi les personnes qui ont un abonnement demi-tarif (18,3 % du total), près des deux tiers (65,6 %) ont préféré l'abonnement de deux ans - plus avantageux - à celui d'une année.

### 1.5 L'abonnement des transports publics urbains

Un quart des résidents genevois (25,0%) possède un abonnement des transports publics urbains : 10,2% détiennent un abonnement mensuel, 6,5% un abonnement annuel et 8,3% un titre de transport qui combine l'abonnement des transports publics genevois (TPG) avec un abonnement des CFF pour un parcours fixe.

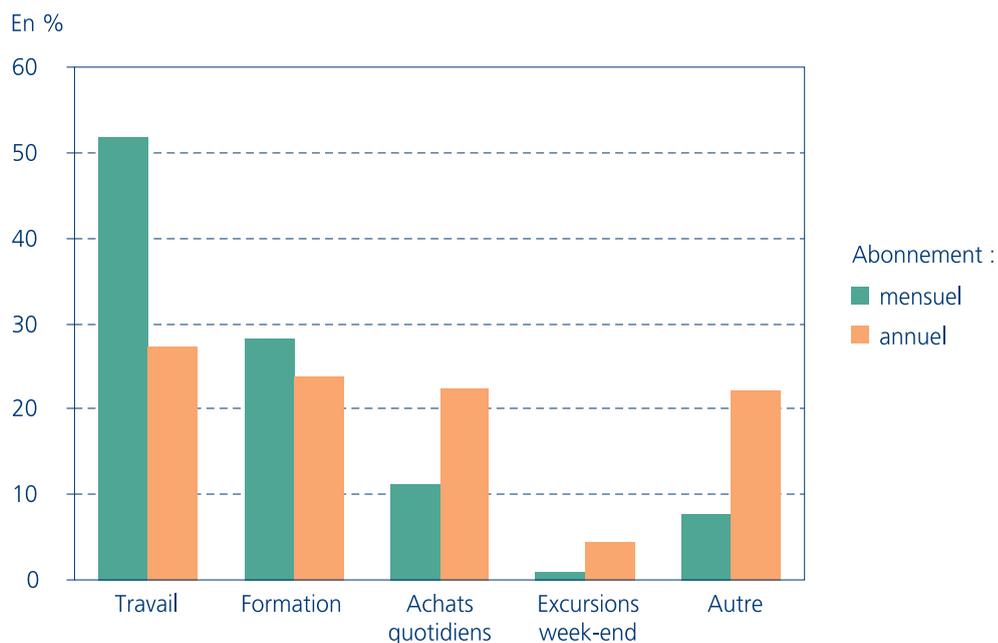
**... nettement plus d'abonnements des transports publics urbains**

En Suisse, 12,9% des personnes possèdent un abonnement des transports collectifs de la ville ou de la région où ils résident.

L'enquête montre que le motif principal d'acquisition de ce type d'abonnement est «se rendre au travail». Dans ce but, les résidents du pays parcourent en moyenne 10,6 km par jour, contre 7,5 km seulement pour les résidents du canton de Genève.

A Genève, le tissu urbain concentré et la proximité entre zones résidentielles et activités économiques facilitent l'existence et l'utilisation des transports publics urbains.

#### G - 2 Répartition des abonnements aux transports publics urbains, selon le motif principal d'utilisation, à Genève, en 2000



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

## 2. Analyse descriptive des déplacements

### 2.1 Comparaison Suisse - Genève

La distance moyenne des déplacements est plus faible à Genève que pour l'ensemble du pays; il en va de même pour leur durée moyenne, ainsi que pour leur vitesse moyenne. Un résident du canton de Genève effectue en moyenne 3,3 déplacements par jour, ce qui lui vaut de parcourir en moyenne 25,5 km quotidiennement. La longueur (ou distance) moyenne d'un déplacement est de 7,0 km et sa durée moyenne de 22,5 minutes.

#### T - 4 Déplacements à Genève et en Suisse, en 2000

	Genève	Suisse
Taux de mobilité (%) (1)	89,9	90,1
Distance journalière moyenne parcourue (km)	25,5	37,1
Durée journalière moyenne des déplacements (min)	75,5	84,5
Distance moyenne par déplacement (km)	7,0	10,4
Durée moyenne par déplacement (min)	22,5	26,0
Nombre moyen de déplacements par personne	3,3	3,6
Vitesse moyenne d'un déplacement (km/heure)	20,3	26,3
Motif principal des déplacements	Loisirs (38,2%)	Loisirs (40,0%)
Moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements (en termes de km parcourus)	Automobile (71,2%)	Automobile (67,3%)

(1) Proportion de personnes ayant effectué au moins un déplacement le jour de l'enquête.

Source: OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

**En moyenne, 3,3 déplacements par personne et par jour à Genève, 3,6 en Suisse**

### 2.2 Distance, durée et motifs des déplacements

#### Distance

A Genève, la grande majorité des déplacements (81,6%) est inférieure à 10 km (77,5% pour l'ensemble de la Suisse). Rarement un déplacement atteint ou dépasse les 20 km (5,9% des cas seulement, contre 11,7% en Suisse).

#### G - 3 Répartition des déplacements selon la distance, en 2000



**Déplacements inférieurs à 1 km : 30,4% du total en Suisse, 21,2% à Genève**

Source: OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

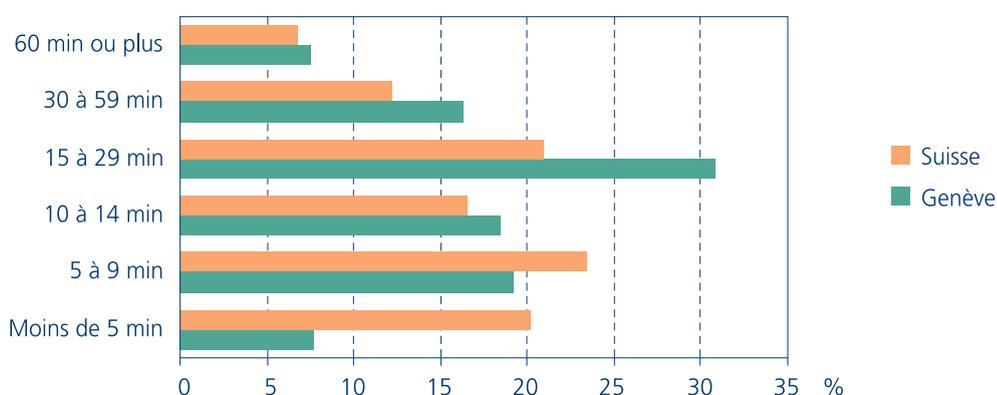
**Un tiers des déplacements compris entre un quart d'heure et une demi-heure**

**Durée**

Presque un tiers (30,8%) des déplacements des résidents genevois durent entre 15 et 29 minutes, contre un cinquième en Suisse (20,9%). A noter également que la proportion de déplacements de moins d'un quart d'heure est sensiblement plus forte en Suisse (60,1% du total) qu'à Genève (45,4%).

La durée moyenne d'un déplacement à Genève n'est pas très inférieure à celle de l'ensemble de la Suisse. En revanche, sa longueur moyenne est sensiblement plus courte. Cela se traduit donc par une vitesse moyenne par déplacement de 20,3 km/h à Genève, contre 26,3 km/h à l'échelon suisse.

**G - 4 Répartition des déplacements selon la durée, en 2000**



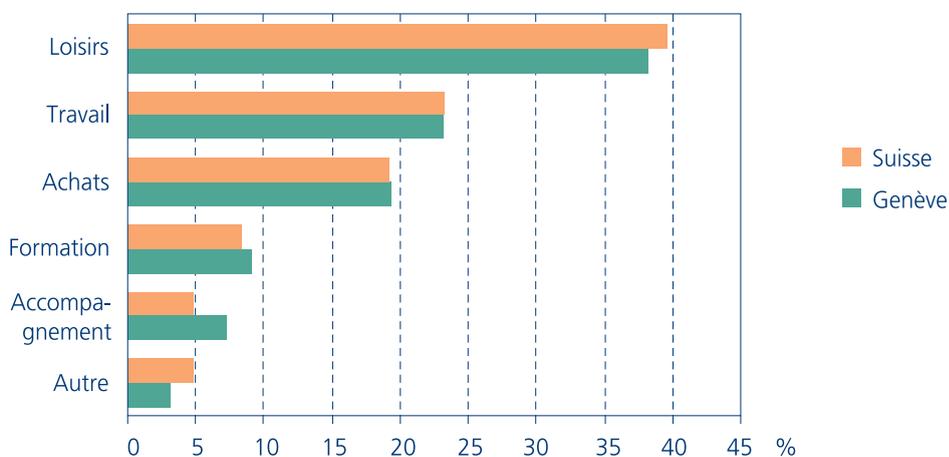
Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

**Nous nous déplaçons surtout pour nos loisirs**

**Motif**

Le jour de l'enquête, 10,1% des résidents genevois n'ont effectué aucun déplacement. Parmi ceux qui ont effectué au moins un déplacement, le motif «loisirs» est le plus souvent invoqué, avec 38,2% du total (39,5% à l'échelon national), et il se détache nettement des deux motifs suivants : le travail (23,1% à Genève; 23,3% en Suisse) et les achats (19,3% à Genève; 19,1% en Suisse). A Genève, comme en Suisse, ces trois motifs sont à l'origine des quatre cinquièmes des déplacements.

**G - 5 Répartition des déplacements selon le motif, en 2000**



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

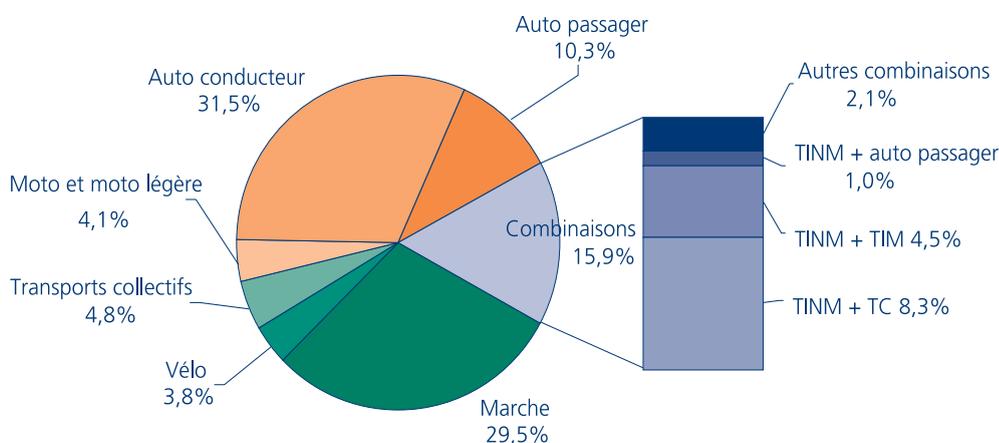
**Nous utilisons la voiture pour 42 % de nos trajets**

### 2.3 Les moyens de transport

La voiture, comme conducteur ou comme passager, se place largement en tête des moyens de transports choisis par les résidents genevois pour leurs déplacements quotidiens (41,8% du total).

Elle est suivie par la marche, qui totalise 29,5% des déplacements, dont 18,5% sont inférieurs à 1 km et 11,0% supérieurs. A cet égard, rappelons qu'un trajet effectué à pied doit mesurer au moins 25 mètres pour être pris en considération.

**G - 6 Répartition des déplacements selon le moyen de transport, à Genève, en 2000**



TINM : trafic individuel non motorisé  
 TIM : trafic individuel motorisé  
 TC : transports collectifs

Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

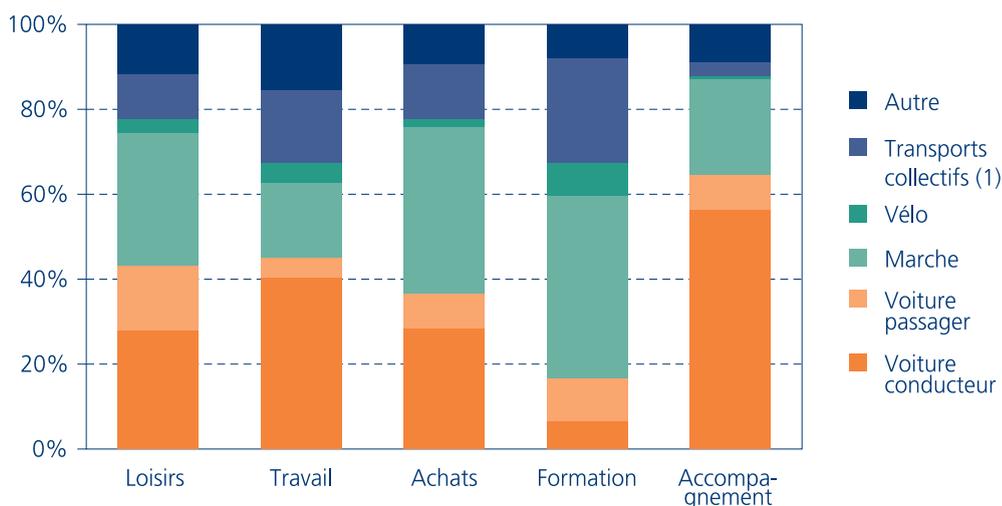
Les transports collectifs seuls représentent une faible part des déplacements (4,8%), ce qui s'explique notamment par le fait qu'une étape à pied (de 25 mètres au moins, donc) est souvent nécessaire pour rejoindre les arrêts. Quand on y ajoute les déplacements combinant transports collectifs et marche (8,3%), cette part passe à 13,1%, chiffre nettement plus significatif.

## 2.4 Motifs de déplacements et mobilité

Pour les loisirs, principal motif de déplacement, deux moyens de transport sont nettement privilégiés: la voiture, comme conducteur ou passager (43,2% du total des déplacements), et la marche (31,5%).

### G - 7 Répartition des déplacements selon le motif et le moyen de transport, à Genève, en 2000

*La voiture reste le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail*



(1) Transports collectifs seuls ou combinés avec marche ou vélo. Les autres combinaisons sont comprises dans la catégorie "Autre".

Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

La marche est prépondérante pour le motif «achats» (38,8%) et le motif «formation» (42,7%), pour lequel les élèves qui se rendent à leur école sont particulièrement concernés.

Pour le motif «travail», le moyen de transport «voiture en tant que conducteur» occupe le premier rang, avec 40,4% du total. En revanche, la voiture en tant que passager reste d'un usage très limité.

*Formation : plus d'un tiers des déplacements inférieurs à 1 km*

### T - 5 Déplacements selon le motif et la distance, en 2000

Répartition en %

Canton de Genève

	Loisirs	Travail	Achats	Formation	Accompagnement	Autres	Ensemble
Moins de 1 km	18,3	14,8	29,8	35,6	20,3	11,4	21,2
1,0 - 2,4 km	21,9	19,2	23,1	24,5	27,6	15,0	21,9
2,5 - 4,9 km	18,5	21,1	15,6	14,3	19,1	14,0	18,1
5,0 - 9,9 km	19,9	24,6	17,4	15,4	18,7	29,3	20,3
10,0 - 19,9 km	13,1	15,8	10,2	7,7	9,7	17,1	12,6
20 km ou plus	8,4	4,5	3,9	2,5	4,5	13,2	5,9
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

A Genève, environ deux tiers (64,9%) des déplacements liés au travail sont compris entre 1 et 10 km, tandis que ceux de 20 km ou plus ne représentent que 4,5%.

Pour les motifs «achats», «formation» et «accompagnement», rares sont les déplacements qui dépassent 10 km.

### T - 6 Déplacements selon le motif et la durée, en 2000

Répartition en % Canton de Genève

	Loisirs	Travail	Achats	Formation	Accompagnement	Ensemble
Moins de 5 minutes	6,7	6,0	9,3	10,9	10,9	7,7
5 - 9 min.	17,6	15,0	23,0	23,0	29,8	19,2
10 - 14 min.	16,8	20,5	19,3	20,9	18,3	18,5
15 - 29 min.	29,1	36,9	28,7	29,7	26,2	30,8
30 - 59 min.	18,4	17,0	14,8	12,3	12,4	16,3
60 min. ou plus	11,4	4,5	4,9	3,2	2,3	7,5
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

*Durée des déplacements la plus importante pour les loisirs*

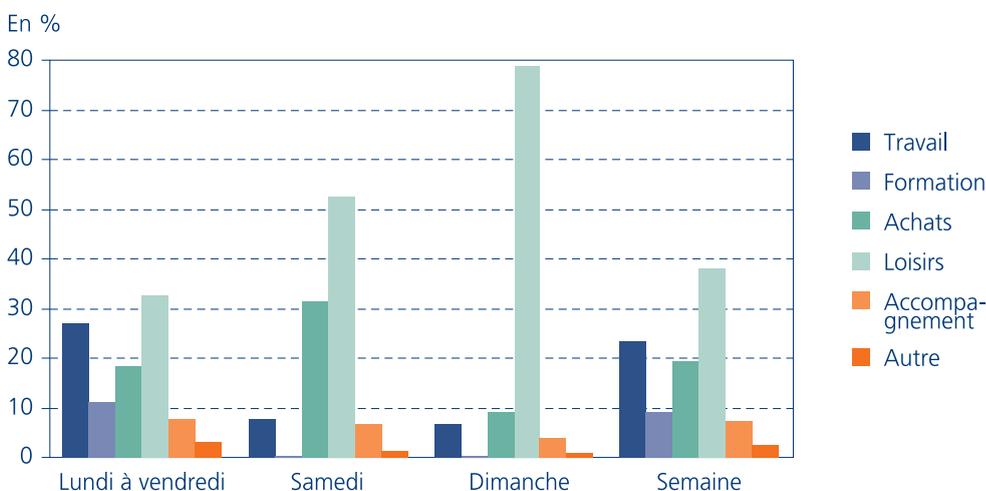
Pour se rendre au travail, la majorité des habitants du canton (57,4%) mettent entre dix minutes et une demi-heure. Pour un résident sur cinq seulement (21,0%), ce type de déplacement dure moins de 10 minutes.

A noter que les déplacements d'une heure ou plus dépassent les 10% du total seulement pour le motif «loisirs».

### 2.5 Déplacements selon le jour de la semaine

Quel que soit le jour de la semaine, les loisirs restent le principal motif de déplacements. C'est encore plus vrai le dimanche, quand les loisirs représentent plus des trois quarts des mouvements.

### G - 8 Répartition des déplacements selon le motif, par jour de la semaine, à Genève, en 2000



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

*Samedi les achats, dimanche les loisirs*

Si, du lundi au vendredi, les écarts entre principaux motifs ne sont pas excessivement marqués, le fossé se creuse durant le week-end, avec la nette prédominance des loisirs et des achats.

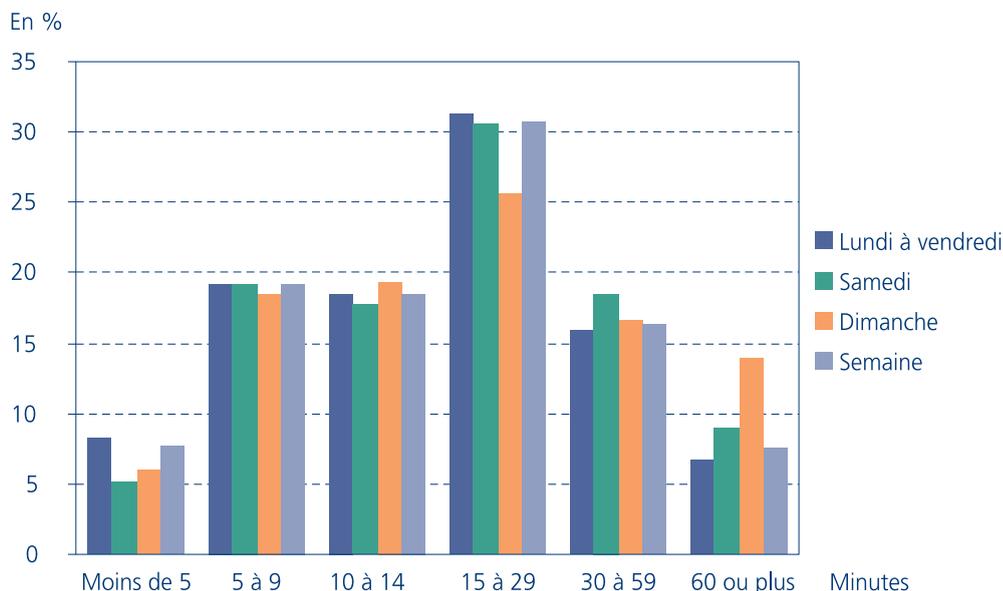
Le motif «travail» engendre encore 7,6% des déplacements le samedi et 6,7% le dimanche, alors que le motif «achats» est à l'origine de 9,2% des déplacements du dimanche.

La répartition des déplacements selon leur durée montre une assez grande homogénéité entre jours ouvrables, samedi et dimanche.

L'écart le plus significatif se manifeste le dimanche, où les trajets d'une heure ou plus sont plus fréquents que les autres jours, alors que ceux compris entre un quart d'heure et une demi-heure le sont moins.

**G - 9 Répartition des déplacements selon la durée, par jour de la semaine, à Genève, en 2000**

*Durée des trajets : peu de différence entre les jours de la semaine*



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

**On se déplace à pied  
davantage en ville de  
Genève qu'à la campagne**

## 2.6 Déplacements et commune de résidence

La distance journalière parcourue et la durée des déplacements sont d'autant plus grandes que l'on s'éloigne de la commune centre. Un habitant d'une commune périurbaine parcourt quotidiennement 13,1 km de plus qu'un habitant de la ville de Genève et il y consacre 10 minutes de plus.

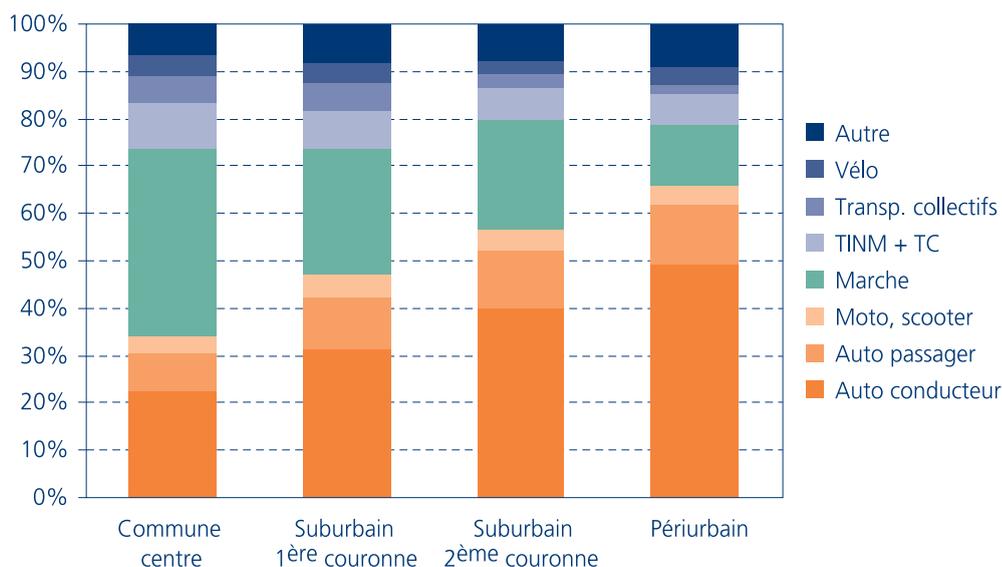
### T - 7 Durée, distance et vitesse des déplacements journaliers, par commune de domicile, en 2000

Moyennes journalières	Canton de Genève		
	Durée (minutes)	Distance (km)	Vitesse (km/h)
Commune centre (ville de Genève)	72	20,4	17
Communes suburbaines de la 1ère couronne	75	25,6	20
Communes suburbaines de la 2e couronne	81	31,9	24
Communes périurbaines	82	33,5	25
<b>Canton</b>	<b>75</b>	<b>25,5</b>	<b>20</b>

Source : OFS - ARE - Microrecensement des transports 2000

Les différences majeures entre types de commune, en matière de moyens de transport, concernent la voiture et la marche. En effet, plus on s'éloigne de la commune centre, plus l'utilisation de la voiture augmente, soit en tant que conducteur, soit en tant que passager. La voiture permet d'assurer 30,5% des déplacements aux habitants de la ville de Genève, 52,4% pour les résidents des communes suburbaines de la deuxième couronne et 62,0% pour ceux des communes périurbaines. A l'inverse, la marche, qui couvre 39,2% des déplacements des habitants de la ville de Genève, n'en assure plus que 12,5% pour les résidents des communes périurbaines.

### G - 10 Répartition des déplacements selon le moyen de transport, par commune de domicile, à Genève, en 2000



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

**Loisirs : en ville de Genève, 43% des déplacements à pied ou à vélo**

**Loisirs**

Pour les loisirs, le moyen de transport privilégié par les habitants de la ville de Genève est la marche (38,7% des déplacements).

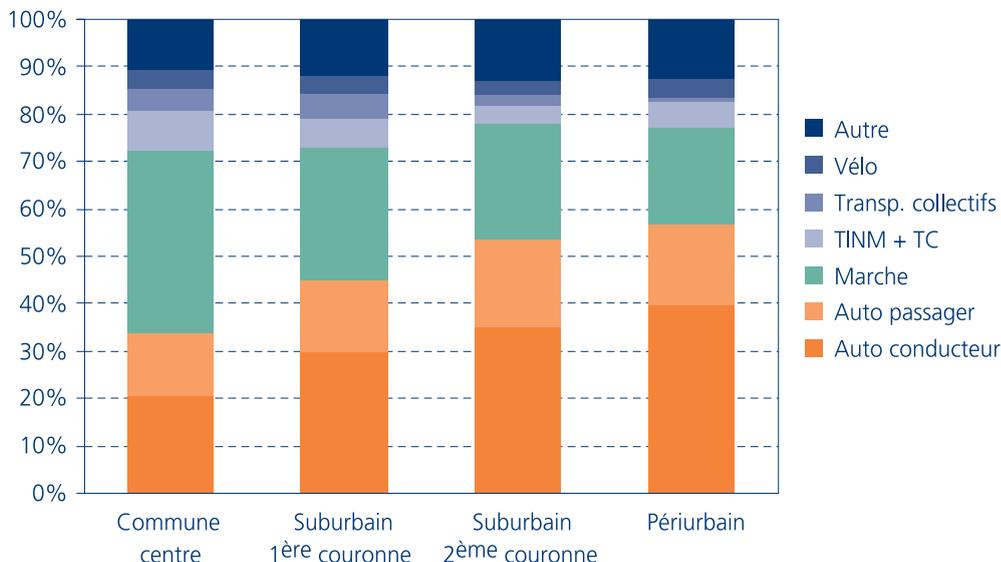
Loin de la ville, les habitants délaissent progressivement la marche (20,5% des déplacements pour les résidents des communes périurbaines) au profit d'autres moyens de transport, et notamment de la voiture, utilisée en tant que conducteur ou en tant que passager (33,9% des déplacements pour les habitants de la commune centre contre 56,5% pour les personnes domiciliées dans les communes périurbaines).

L'utilisation des transports collectifs, seuls ou combinés avec les transports individuels non motorisés (marche et vélo), décline également dès que le lieu de domicile passe des communes suburbaines de la première couronne (11,6% des déplacements de ceux qui y résident) à celles de la deuxième couronne (6,6%).

La part des déplacements effectués à vélo, en revanche, reste relativement stable pour les habitants des quatre types de communes (entre 2,8% et 4,1%).

**G - 11 Répartition des déplacements selon le moyen de transport, par commune de domicile, à Genève, en 2000**

Motif : loisirs



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

**Dans le périurbain, plus de 70% des déplacements pour le travail en voiture**

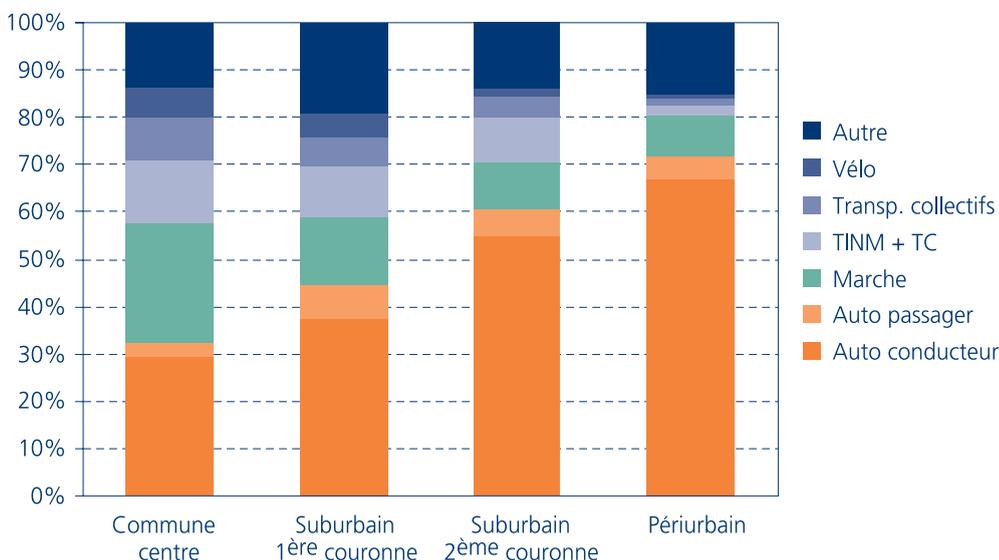
### Travail

Pour le motif «travail», l'augmentation de la part de la voiture (conducteur ou passager) au fur et à mesure qu'on s'éloigne de la commune centre est très marquée, particulièrement à partir des communes suburbaines de la deuxième couronne.

La catégorie «autres moyens de transport», qui inclut notamment les motos, les scooters et les motocycles légers, couvre une part importante des déplacements (19,0%) des habitants des communes suburbaines de la première couronne. Bon nombre de résidents actifs de ces communes travaillent en ville de Genève et choisissent ces moyens de transports pour effectuer les trajets domicile - lieu de travail.

### G - 12 Répartition des déplacements selon le moyen de transport, par commune de domicile, à Genève, en 2000

Motif : travail



Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000

### Boucles de mobilité quotidienne

Une autre manière d'aborder les comportements en matière de mobilité est celle d'étudier les *boucles de mobilité quotidienne*. Une boucle est un enchaînement de déplacements, durant une même journée, au départ du domicile et jusqu'au retour. Elles permettent notamment de détecter la manière dont un individu combine ses différentes activités avec les moyens de transport à sa disposition.

A Genève la moyenne est de 1,5 boucle par personne et par jour, et la longueur moyenne d'une boucle est de 16,5 km. Sa durée moyenne est de 48 minutes. La grande majorité (79,2%) des boucles comporte un seul motif :

- 31,4 % les loisirs;
- 18,0 % le travail;
- 16,0 % les achats;
- 8,9 % la formation;
- 4,9 % l'accompagnement.

Les boucles qui comportent deux motifs forment 17,3 % du total et celles de trois motifs ou plus, 3,5 %.

**La durée moyenne d'un déplacement a augmenté de 15 minutes en six ans**

## 2.7 Evolution des déplacements entre 1994 et 2000

En six ans, la tendance est à l'augmentation des distances parcourues et du temps nécessaire pour les effectuer.

Cependant, ces deux augmentations ne se font pas au même rythme : pour 2 km parcourus en plus, la durée a augmenté de 15 minutes, ce qui équivaut à une vitesse moyenne par déplacement qui passe de 19,0 km/h en 1994 à 16,5 km/h en 2000. Rappelons que, pour des raisons de comparabilité entre les deux enquêtes, seuls les déplacements de moins de 100 km ont été pris en considération.

Autre constat : la proportion de déplacements effectués avec les transports individuels motorisés a augmenté entre 1994 et 2000 (de 50,0% à 51,1%), mais la part des kilomètres parcourus avec ces moyens de transport a diminué, elle, passant de 79,3% à 76,2%.

## T - 8 Principaux résultats des microrecensements des transports, dans le canton de Genève, en 1994 et 2000 (1)

	1994	2000
Distance journalière moyenne parcourue (km)	17,4	19,4
Durée journalière moyenne des déplacements (min)	55,0	70,5
<b>Déplacements</b>		
<i>Trafic individuel motorisé (TIM)</i>		
Proportion, en %	50,0	51,1
Part de km parcourus, en %	79,3	76,2
<i>Trafic individuel non motorisé (TINM)</i>		
Proportion, en %	14,3	13,5
Part de km parcourus, en %	13,8	14,8
<i>Transports collectifs (TC)</i>		
Proportion, en %	35,5	35,4
Part de km parcourus, en %	6,6	8,9

(1) Pour des raisons de comparabilité, seuls les déplacements de moins de 100 km sont pris en considération.

Source : OFS / ARE - Microrecensement des transports 2000



## Collection

## Analyses

### Série

## Communications statistiques

### Numéros parus

- 1 Evolution de l'emploi dans le canton 1985-1991-1995  
*Résultats du recensement fédéral des entreprises de 1995*
- 2 Evolution de l'emploi dans les communes genevoises 1985-1991-1995  
*Résultats du recensement fédéral des entreprises de 1995*
- 3 La participation électorale aux élections cantonales de 1997
- 4 Les organisations internationales à Genève. *Résultats de l'enquête 1998*
- 5 Mouvements migratoires extérieurs du canton de Genève, de 1989 à 1997
- 6 Le revenu cantonal genevois de 1990 à 1996
- 7 Le tourisme à Genève et en Suisse
- 8 Les organisations internationales à Genève et en Suisse. *Résultats de l'enquête 1999*
- 9 Le parc des bâtiments et des locaux non résidentiels à Genève  
*Principaux résultats du recensement cantonal de 1995 des bâtiments et locaux destinés à des activités économiques ou autres (RBAE 1995)*
- 10 L'emploi dans le canton de Genève  
*Résultats du recensement fédéral des entreprises 1998 (RFE 98)*
- 11 Les organisations internationales à Genève et en Suisse  
*Résultats de l'enquête 2000*
- 12 Projections des ménages et besoins en logements  
*Résultats des projections pour le canton de Genève, de 2000 à 2025*
- 13 Les Genevois et leur santé  
*Principaux résultats de l'enquête suisse sur la santé 1997*
- 14 Les salaires dans le canton de Genève  
*Résultats de l'enquête sur le niveau et la structure des salaires en Suisse en 2000 (LSE)*
- 15 Les salaires dans le canton de Genève  
*Evolution entre 1991 et 2000*
- 16 Les multinationales à Genève. *Recensement fédéral des entreprises 2001*
- 17 Les mouvements pendulaires de personnes actives entre les cantons de Genève et Vaud
- 18 Projections démographiques pour le canton de Genève. *Population résidente de 2004 à 2030*
- 19 Les ménages privés dans le canton de Genève. *Résultats du recensement fédéral de la population 2000 (RFP 2000)*
- 20 Les Genevois et le travail. *Résultats de l'enquête suisse sur la population active (ESPA 2002)*

#### Légende des signes

- valeur nulle
- 0 valeur inférieure à la moitié de la dernière position décimale retenue
- ... donnée inconnue
- /// aucune donnée ne peut correspondre à la définition
- ( ) l'information ne peut être communiquée pour des raisons tenant à la protection des données
- [ ] valeur peu significative
- e valeur estimée
- p donnée provisoire
- r donnée révisée

# Publications de l'Office cantonal de la statistique

## Données générales

### Annuaire statistique

Recueil détaillé des principales statistiques annuelles concernant le canton dans son ensemble, ainsi que les communes. L'annuaire couvre un maximum de domaines : en principe tous ceux pour lesquels on dispose de statistiques fiables et pertinentes. Ouvrage d'environ 470 pages; parution fin novembre.

### Mémento statistique

Synthèse des données essentielles sur le canton et les communes. Brochure annuelle de 20 pages, paraissant au printemps, éditée avec le soutien de la Banque cantonale de Genève (BCGe).

### Bulletin statistique

Bulletin mensuel de 12 pages, édité en collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie de Genève (CCIG). Choix des principales statistiques genevoises disponibles mensuellement.

Ce bulletin est complété (en février, mai, août et novembre) de 4 pages de données trimestrielles.

### Données statistiques

Série permettant la diffusion rapide de résultats (statistiques annuelles, enquêtes), sous la forme de tableaux statistiques brièvement commentés. Cette série s'adresse en priorité à des publics spécialisés.

Principaux sujets présentés annuellement :

- bilan et état de la population;
- travailleurs frontaliers;
- commerce extérieur ;
- élections et votations;
- organisations internationales;
- locaux vacants;
- logements vacants;
- transactions immobilières.
- établissements de santé non hospitaliers.

## Analyses

### Coup d'oeil

Deux pages d'informations synthétiques et rapides destinées au grand public; éclairage statistique sur des questions d'intérêt général.

### Communications statistiques

Série consacrée à la diffusion, vers un large public, de résultats statistiques marquants, l'accent étant mis sur le commentaire.

### Etudes et documents

Série consacrée à la présentation des divers types d'études réalisées par l'OCSTAT : analyses périodiques ou ponctuelles, documents de référence, méthodologie.

### Reflets conjoncturels

Cahier trimestriel présentant une analyse commentée de la conjoncture économique pour le canton de Genève, illustrée de nombreux graphiques.

## Tableaux de bord

### Marché du travail

Feuille mensuelle présentant les principales informations relatives à l'évolution du chômage.

Bulletin d'information trimestriel (8 pages) présentant des informations de nature structurelle sur le chômage.

### Travailleurs frontaliers à Genève

Feuille semestrielle présentant les principales informations disponibles sur les travailleurs frontaliers.

### Marchés des affaires

Feuilles mensuelles ou trimestrielles présentant sous forme de graphiques et de tableaux les résultats des enquêtes conjoncturelles :

*Industrie; services immobiliers; commerce de détail; hôtellerie et restauration; construction.*

### Masse salariale versée dans le canton de Genève

Feuille trimestrielle portant sur la masse salariale versée dans le canton de Genève. Graphiques, tableaux et commentaires.

### Indices des prix à la consommation

Feuille mensuelle : tableaux portant sur les indices suisse et genevois, avec commentaires sur l'indice genevois.

### Indice genevois des prix de la construction

Recueil semestriel de tableaux, avec commentaires et graphiques, portant sur les résultats de l'indice.

### Office cantonal de la statistique (OCSTAT)

82, route des Acacias 1227 Les Acacias • Case postale 1735 CH-1211 Genève 26

Tél. +41 (0)22 327 85 00 • Fax +41 (0)22 327 85 10 • [statistique@etat.ge.ch](mailto:statistique@etat.ge.ch) • [www.geneve.ch/deee](http://www.geneve.ch/deee) • [www.geneve.ch/statistique](http://www.geneve.ch/statistique)

