



Transport et mobilité

Assurer les déplacements des personnes et des marchandises constitue un enjeu fondamental. Toute société, toute économie vit d'échanges. Le principal accord bilatéral, qui induira à terme les changements les plus importants, ne cherche-t-il pas à accroître la circulation des personnes (et, en conséquence, leurs possibilités de déplacements) par-delà les frontières nationales, au moyen du libre accès au marché du travail ? Et, parmi les six autres accords, deux règlent explicitement des questions de transport.

Dans la région transfrontalière, cet enjeu prend une dimension nouvelle. Plusieurs études ont régénéré les idées et les conceptions. Tout changement dans les infrastructures de transport bouscule les conditions de la mobilité et ses répercussions, souhaitées ou négatives, sont de multiples ordres. Cette complexité imprègne désormais discussions et débats. Elle lie aussi de plus en plus étroitement organisation du territoire et déplacements dans la région considérée. En réponse au développement d'un phénomène de "métropolisation" autour du pôle genevois, une vision régionale de la mobilité s'affirme, dont font partie de grands projets actuellement en cours de réalisation ou à l'étude.

Rendre compte de la mobilité dans ses divers aspects, c'est décrire les besoins et les motifs qui président aux déplacements (travail, achats, loisirs), les moyens utilisés pour ceux-ci, les équipements et les infrastructures offerts, le volume des trafics, de même que leurs conséquences négatives comme les accidents et la pollution. Rendre compte de tous ces aspects dans quatre territoires situés de part et d'autre d'une frontière, c'est accroître la difficulté de l'exercice. Comme dans d'autres domaines, les données sont encore incomplètes et des comparaisons directes peuvent quelquefois poser problème.

Pour aller au plus important, au plus criant peut-être, les éléments d'information rassemblés dans cette première fiche sur la mobilité porteront, pour l'essentiel, sur les déplacements par route, avec seulement quelques compléments sur d'autres modes ou types de transport, en particulier par rapport aux mouvements transfrontaliers. Dans un deuxième temps, à l'aide d'autres résultats statistiques, il sera possible d'offrir un panorama plus complet, plus homogène aussi, de la mobilité dans l'espace dessiné par les quatre territoires.

Ain

Un grand territoire de 5 700 km², un peu plus de 500 000 habitants, des pôles d'activités économiques, des zones dans l'orbite de grandes agglomérations comme Lyon ou encore Genève, un département donnant accès aux métropoles françaises, etc. : voilà quelques-uns des facteurs influençant la mobilité dans le département.

Des déplacements domicile-travail en augmentation

Si le travail n'est plus qu'un motif de déplacement parmi d'autres, il engendre des parcours toujours plus importants. En effet, de moins en moins d'actifs travaillent dans leur commune de résidence. Dans l'Ain, en 1999, il n'y en a plus que 32 % dans ce cas, contre 42 % en 1990.

Sur les 152 000 actifs qui travaillent dans une autre commune que celle de leur résidence, 40 % traversent les limites du département. La moitié des actifs de l'Ain, soit 32 000, se dirige vers l'agglomération lyonnaise, qui déborde sur le département de l'Ain; d'autres vers la Saône-et-Loire (6 500 ou 4 %) et l'Isère (2 100 ou 1 %); d'autres enfin, au Nord-Est du département, vers la Suisse (15 100 ou 10 %).

169 400 actifs, soit les 3/4, se déplacent en voiture particulière

Pour se rendre à leur travail, peu d'actifs de l'Ain recourent à plusieurs modes de transport (seulement 6 %). La plupart, soit 82 %, n'en utilise qu'un et, dans leur presque totalité (93 %), c'est la voiture particulière. L'équipement des ménages en voitures est à la hauteur : dans le département, 88 % d'entre eux disposent d'au moins une voiture (82 % en Rhône-Alpes), parmi lesquels 41 % en ont au moins deux (34 % en Rhône-Alpes).

Les frontaliers ne se distinguent guère de l'ensemble : 6 % utilisent plusieurs modes de transport et 94 % un seul, la voiture essentiellement (94 %). Dans le Pays de Gex, l'équipement en véhicules atteint un niveau relativement élevé : seulement 11 % des ménages en sont dépourvus (20 % dans le canton de Genève) et 42 % en ont au moins deux (30 % dans le canton de Genève).

Un trafic routier en hausse

La tendance reste généralement à la hausse. Sur les routes nationales : + 2 % d'augmentation en 1999, stabilité en 2000, + 1 % en 2001 ; sur les routes départementales : + 2 % en 1999 ou en 2000, + 3 % en 2001.

Les axes de circulation, autoroutes ou routes nationales, qui traversent de part en part le département et permettent de rallier Lyon ou d'autres régions françaises ainsi que Bourg-en-Bresse comptent parmi les plus chargés.

Une mention particulière pour le Pays de Gex, dont la route nationale 5, dans la région d'Ornex, supporte un trafic parmi les plus élevés du département (le débit journalier moyen dépasse les 15 000 passages).

Actifs travaillant hors de leur commune de résidence, dans l'Ain, en %, en 1999

Ensemble du département	67,9
dont canton de	
Collonges	84,1
Ferney-Voltaire	80,0
Gex	74,0
Bellegarde-sur-Valserine	53,5

Ménages et nombre de voitures dans l'Ain, en %, en 1999

	Ensemble des ménages	Sans voiture	Avec 1 voiture	Avec 2 voitures ou plus
Ensemble du département	100,0	12,5	46,2	41,3
dont canton de				
Collonges	100,0	8,4	40,5	51,1
Gex	100,0	7,3	45,0	47,7
Ferney-Voltaire	100,0	8,8	49,5	41,7
Bellegarde-sur-Valserine	100,0	19,6	50,5	29,8

Haute-Savoie

Un territoire d'environ 4 400 km², un relief tourmenté, un peu plus de 630 000 habitants, une activité économique soutenue, un tourisme développé, ce sont là quelques-uns des paramètres de la mobilité haut-savoyarde.

En 1999, 36 % des actifs travaillaient dans leur commune, contre encore 43 % en 1990. Le recul est un peu moins sensible que dans l'Ain et les disparités sont grandes dans ce territoire montagneux et accidenté. D'un côté, des communes de sports d'hiver, des pôles d'activités comme Annecy, Thonon-les-Bains, Cluses, des communes à l'écart aussi, qui occupent un nombre élevé de leurs résidents; à l'inverse, des communes dans l'orbite d'autres centres d'activités comme Annemasse, (seulement 40 % de sa population y travaille), Saint-Julien (35 %), Gaillard (19 %) ou encore Seynod (27 %), Meythet (19 %).

Globalement, les actifs hauts-savoyards qui franchissent les limites du département pour se rendre à leur travail sont beaucoup moins nombreux que dans l'Ain (25 %, contre 40 %) et la plupart prennent la direction du territoire suisse (36 200).

Comme dans l'Ain, peu d'actifs hauts-savoyards se rendent à leur travail en combinant les moyens de transport (6 %). Parmi les 80 % qui n'en utilisent qu'un seul, 93 % prennent leur voiture. Il y a de quoi rouler : 87 % des ménages ont au moins une voiture et, parmi eux, 38 % en disposent d'au moins de deux. Et les frontaliers? A noter que 8 % d'entre eux utilisent plusieurs modes de transport et 92 % un seul, dont 93 % la voiture particulière et 5 % les transports collectifs.

Depuis plusieurs années, le constat est le même : le trafic automobile ne cesse d'augmenter sur l'ensemble des routes de la Haute-Savoie. En 2000, on enregistre un accroissement annuel de 2,7 % sur les autoroutes, de 2,1 % sur les routes nationales et de 4,0 % environ sur les routes départementales.

Le secteur le plus chargé du département reste l'agglomération d'Annecy. C'est dans cette zone que l'on enregistre les scores les plus élevés de passages de véhicules et l'intensification du trafic y est sensible. Dans le nord du département, le trafic est relativement dense aussi : autour d'Annemasse, sur la route nationale 206, qui longe la frontière, sur l'autoroute A 40, depuis Findrol ; du côté de Saint-Julien, sur la route nationale 201, vers Cruseilles et Annecy ; dans l'Ouest du Chablais, sur la route nationale 5 (côté Léman), mais aussi la route départementale 903 (qui passe par Bons-en-Chablais).

Ménages et nombre de voitures en Haute-Savoie, en %, en 1999

	Ensemble des ménages	Sans voiture	Avec 1 voiture	Avec 2 voitures ou plus
Ensemble du département	100,0	12,5	46,2	41,3
dont canton de				
Thorens-Glières	100,0	7,3	34,8	57,9
Cruseilles	100,0	7,1	37,1	55,8
Thonon-les-Bains-Ouest	100,0	6,5	37,9	55,6
Reignier	100,0	6,6	38,2	55,2
Thonon-les-Bains-Est	100,0	9,1	38,8	52,1
Frangy	100,0	8,7	39,5	51,7
Boège	100,0	10,2	40,0	49,8
Douvaine	100,0	7,5	43,0	49,4
Saint-Jeoire-en-Faucigny	100,0	8,6	42,2	49,2

Comme ailleurs, de moins en moins d'actifs travaillent dans leur commune de résidence

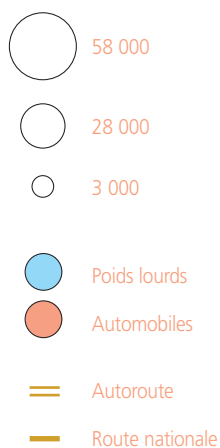
Les 3/4 des actifs utilisent la voiture particulière

Un trafic routier dense

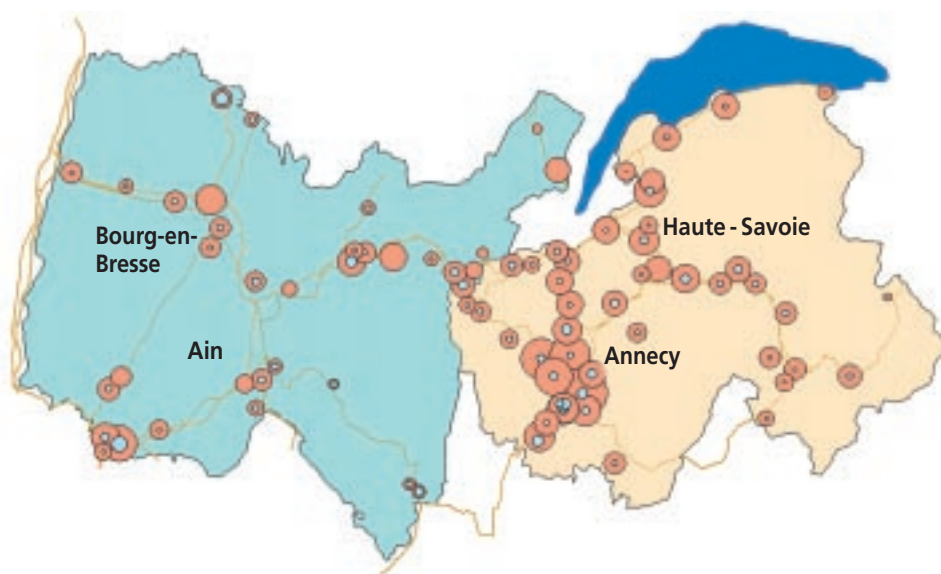
Actifs travaillant hors de leur commune de résidence, en Haute-Savoie, en %, en 1999

Ensemble du département	64,1
dont canton de	
Annemasse-Nord	84,8
Annemasse-Sud	82,6
Thonon-les-Bains-Ouest	82,5
Reignier	80,2
Douvaine	79,7
Frangy	79,1
Boège	78,7
Thonon-les-Bains-Est	78,2
Saint-Jeoire-en-Faucigny	77,8
Saint-Julien-en-Genevois	77,7
Cruseilles	77,4
Thorens-Glières	75,5
Seyssel	72,7
Evian-les-Bains	69,8
La Roche-sur-Foron	69,7
Bonneville	66,8
Annemasse (commune)	59,9
Thonon-les-Bains (commune)	38,5

Véhicules par jour



Comptages routiers de l'Ain et de la Haute - Savoie, en 1999 (1)



(1) Chaque lieu de comptage permanent a été rattaché à une commune.

Les tronçons routiers de l'Ain et de la Haute-Savoie parmi les plus fréquentés en 2000, selon les comptages permanents de véhicules

Voies	Tronçons ou communes	Moyenne journalière 1999	Moyenne journalière 2000	dont poids lourds, en %
Ain				
RN 79	Viriat	21 060	21 660	...
RN 83	Miribel	20 190	20 860	10,6
RN 5	Ornex	15 090	15 100	...
RD984	Thoiry	...	14 040	...
RD933	Parcieux	12 970	13 840	4,1
RN 83	St André de Corcy	13 460	13 580	10,2
RN 75	Ambutrix	12 980	13 360	10,7
RN 84	Nantua	12 050	12 020	5,6
Haute - Savoie				
RN 501	Annecy-Boulevard Ouest (Cran-Gevrier)	60 700	59 000	3,7
RN 1508	Gillon-Chaumontet (Epagny)	39 200	42 000	5,3
RN 1201	Pringy-Annecy (Annecy-le-Vieux)	37 700	39 700	2,3
RN 1508	Voie de Poisy	33 400	33 000	5,1
RN 206	Carrefour des Chasseurs-Machilly (Cranves-Sales)	25 300	26 200	6,3
A41	Annecy-Alby	25 200	26 200	11,6
RN 201	Annecy-Seynod	24 800	25 100	6,7
A41	Alby-Savoie	24 000	25 000	11,9
RN 508	Annecy-Sévrier	24 300	24 600	5,1
RN 1508	Voie de Metz-Tessy	///	23 300	6,7

Canton de Genève

Les données du problème de la mobilité dans le canton tiennent en quelques chiffres : un territoire exigu de 246 km² où évoluent plus de 400 000 habitants et où, en 2001, sont concentrés 257 000 emplois (chiffres provisoires), dont on peut estimer qu'environ un cinquième d'entre eux (soit plus de 50 000) seraient occupés par des non-résidents. A ces facteurs générateurs de flux de personnes comme de marchandises, s'en ajoutent d'autres, tels que l'activité touristique.

Selon les résultats, encore provisoires, du dernier microrecensement des transports, en 2000, dans la vie quotidienne, les résidents genevois se déplacent toujours plus et, en outre, ils y consacrent toujours davantage de temps. Cette tendance n'est nullement propre à Genève : on la relève dans l'ensemble des pays européens.

Pour se rendre à un endroit ou à un autre, les Genevois se limitent essentiellement à un seul moyen de déplacement, principalement la voiture et la marche. Quand ils combinent les modes de transport, les Genevois associent beaucoup plus la marche ou le vélo aux transports publics qu'aux transports individuels motorisés (automobile ou moto).

Besoins de mobilité mais aussi habitudes, comportements et choix individuels ont entraîné, comme ailleurs, une croissance considérable du trafic routier. Pour y faire face et contenir l'engorgement, de grands équipements, comme l'autoroute de contournement ou encore l'évitement de Planles-Ouates, ont été progressivement mis en service dans les années 90, permettant un étalement géographique. Le trafic a diminué de 12 % en ville de Genève tandis que, dans le reste du canton, globalement, il continue à croître.

L'évolution du trafic routier aux frontières genevoises, franchissables par trente-huit axes, polarise toute l'attention : en dix ans, le trafic augmente de 5 % sur les ponts du Rhône (au centre-ville) et de 30 % aux limites du territoire. La moitié du trafic résulte des échanges entre Genève et la Haute-Savoie et 30 % entre Genève et Vaud. La part du trafic pendulaire est considérable. Aux heures de pointe, on compte 4 000 véhicules par heure, dans les deux sens, sur le tronçon Vaud-Vengeron. La proportion du trafic pendulaire est encore plus importante à certains postes frontières très utilisés par les frontaliers, comme Mon-Idée, Pierre-à-Bochet, Fossard, Landecy, Mategnin, Vireloup.

Les Genevois se déplacent

Les transports individuels et la voiture gardent la cote

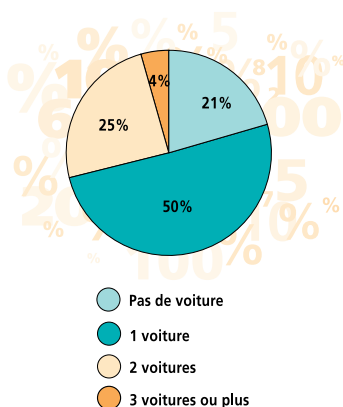
Un trafic routier très élevé aux frontières

Les déplacements quotidiens d'un résident genevois, en 2000

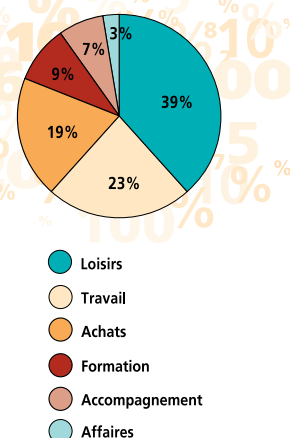
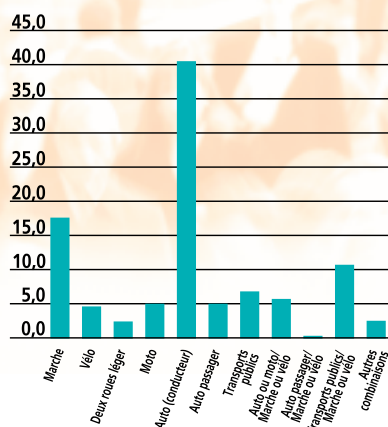
Nombre moyen de déplacements	3,3
Temps moyen, en mn	75,5
Longueur moyenne, en km	25,5

Pour quels motifs les Genevois se sont-ils déplacés en 2000 ?

Équipement des ménages genevois en voitures, en %, en 2000



Quels modes de déplacement les Genevois ont-ils utilisé pour se rendre au travail, en %, en 2000 ?



Transports collectifs : quelques grands projets régionaux

- Réseau express régional (RER) Genève - Bellegarde : en activité depuis septembre 2001
- Troisième voie CFF entre Genève et Coppet : en cours de réalisation ; achèvement prévu en 2004
- Liaison ferroviaire Annemasse - Eaux-Vives - La Praille - Cornavin : projet à l'étude
- Tram CERN - Cornavin : projet à l'étude

L'enquête aux frontières 2002

En mai-juin 2002, une enquête a été réalisée aux marges du territoire genevois (frontière franco-suisse et limites avec le canton de Vaud), sous l'égide conjointe du canton de Genève (par délégation, l'Office des transports et de la circulation) et de la région Rhône-Alpes. Son but principal est de mieux connaître les caractéristiques des déplacements (mode de transport, motif, horaires habituels, etc.) effectués aussi bien par des motocyclistes et des automobilistes que par des usagers des transports publics, qui passent les frontières. Les résultats en seront connus au cours de l'automne 2002.

Trafic routier aux limites du territoire genevois : nombre moyen de véhicules

	1990	2000	Variation 1990-2000 en %	Part en % en 2000
Total	239 500	310 300	29,6	100,0
dont Genève-				
Haute-Savoie	117 500	151 800	29,2	48,9
Genève-Vaud	70 000	91 500	30,7	29,5
Genève-Ain	52 000	67 000	28,8	21,6

Trafic routier sur l'autoroute de contournement : nombre moyen de véhicules

	1990	1998	2000	Variation 1990-2000 en %	Variation 1998-2000 en %
Bretelle Genève-Lac	21 000	22 000	23 500	11,9	6,8
Bretelle Genève-Aéroport	30 500	41 500	45 000	47,5	8,4
Douane de Bardonnex	-	24 000	26 000	-	8,3
Pont d'Aigues-Vertes	-	50 000	53 300	-	6,6
Tranchée d'Arare	-	27 000	31 000	-	14,8

Les douanes aux frontières genevoises, où sont passés plus de 5 000 véhicules par jour, en 2000

Bardonnex	26 900
Ferney	18 800
Meyrin	18 400
Perly	14 800
Thônex-Vallard	14 700
Moillesullaz	14 500
Anières	13 400
Mategnin	12 600
Pierre-à-Bochet	8 400
Vireloup	7 300
Fossard	6 700
Veyrier	6 600
Mon-Idée	6 000
Croix-de-Rozon	5 000

Les douanes aux frontières genevoises où, entre 1995 et 2000, ont été enregistrés les plus forts accroissements

	Variation en %	Véhicules par jour en 2000
Pierre-à-Bochet	59,1	8 400
Gy	51,1	1 500
Bardonnex	49,5	26 900
Anières	47,0	13 400
Monnaz	44,9	3 900
Cara	38,4	2 800
Soral II	35,2	2 700
Vireloup	25,4	7 300
Mategnin	14,9	12 600
Chancy I	14,0	2 500
Perly	13,8	14 800
Landecy	13,6	3 700
La Renfile	13,2	1 400
Fossard	11,9	6 710
Ferney	10,8	18 800
Bossy	10,6	3 100

Canton de Vaud

Le canton et la mobilité : un territoire de près de 3 000 km², où évoluent environ 600 000 habitants, où se répartissent plusieurs pôles d'activités, dont Lausanne la cinquième agglomération de Suisse.

Selon les résultats du microrecensement des transports 2000, neuf Vaudois sur dix quittent leur domicile au moins une fois dans la journée. Comme les Genevois, ils se déplacent d'abord pour les loisirs (38 % de tous les déplacements), pour lesquels ils n'hésitent pas à parcourir 42 km sur 100. Les déplacements pour se rendre au travail viennent nettement en deuxième position (26 % des déplacements et 28 km sur 100). Le taux de mobilité est très élevé chez les actifs : 94 % d'entre eux se déplacent.

Les trois-quarts des distances sont parcourues en voiture, en tant que conducteur ou passager. Il faut que les distances soient très courtes pour que les Vaudois choisissent d'aller à pied, ou longues pour qu'ils préfèrent le train. L'équipement des ménages vaudois en voitures est plus important que celui des ménages genevois (83 % des premiers en ont au moins une, contre 79 %). Presque toutes les familles (94 %) en ont au moins une. Si l'on se rend au travail en voiture, plus de neuf trajets sur dix sont parcourus par un automobiliste seul au volant.

Les transports publics (train, tram, bus, car postal, etc.) sont utilisés dans seulement 10 % des trajets. On recourt à eux principalement pour se rendre sur le lieu de formation (33 % des distances), et pour les loisirs (21 % des distances) ou le travail (27 % des distances). Ce sont les étudiants et les apprentis qui prennent le plus fréquemment les transports publics.

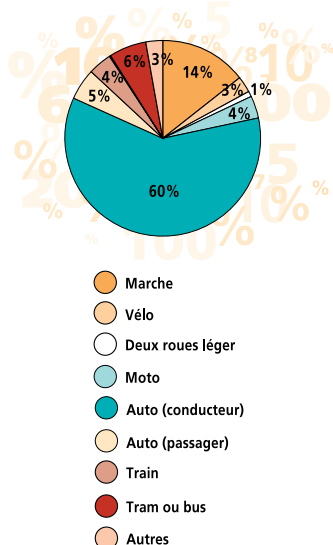
Comme ailleurs, des modifications dans l'organisation du trafic peuvent influencer le débit sur les différents réseaux. Néanmoins, la tendance générale à la hausse est observée aussi dans le canton de Vaud. Une mention particulière doit être accordée ici à l'Ouest du canton, avec les flux Vaud-Genève qui, selon une étude menée en 2001, fait état de 170 000 à 175 000 personnes utilisant quotidiennement le couloir (routier et ferroviaire) Vaud-Genève, dont un tiers en provenance de ce qu'on appelle la Terre sainte (Coppet et ses environs), un cinquième du district de Nyon, et un peu moins de 10 % de France. Au total, on estime que 80 % d'entre elles utilisent le transport individuel.

Les Vaudois se déplacent

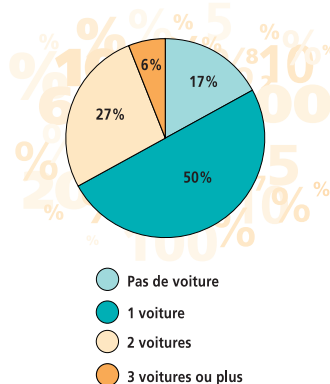
La voiture reste leur moyen de transport privilégié

Un trafic routier très élevé aux frontières

Quel mode de déplacement les Vaudois ont-ils utilisé pour se rendre au travail, en 2000 ?



Équipement des ménages vaudois en voitures, en %, en 2000



Les déplacements quotidiens d'un résident vaudois, en 2000

Nombre moyen de déplacements	3,5
Temps moyen, en mn	80
Longueur moyenne, en km	40

Nombre de frontaliers empruntant les bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN) sur le lac Léman¹, depuis 1995

1995	728
1996	691
1997	630
1998	627
1999	618
2000	635
2001	690

¹ Dénombrement effectué à partir des abonnements.

Questionnement

Accord sur la libre circulation des personnes

Des évolutions démographiques nouvelles et une répartition régionale différente de la population résidente pourraient être observées. (Voir aussi Fiche «Démographie et mouvements de population»). A l'origine de ces mouvements démographiques potentiels, on attribue plusieurs causes, dont la plus notable serait l'attractivité du marché du travail suisse. Par exemple, des ressortissants de l'Union européenne pourraient être incités à profiter de la libéralisation de la réglementation suisse en matière de permis de travail (frontalier ou autre) et venir exercer une activité professionnelle dans les cantons de Genève ou Vaud, en résidant d'un côté ou de l'autre de la frontière.

D'où, le cas échéant, des besoins nouveaux ou différents en matière de déplacements de personnes, que ceux-ci soient d'ordre professionnel (domicile-travail) ou personnel (loisirs, achats, etc.), l'importance de cette dernière catégorie s'accroissant de plus en plus.

Combinés à des facteurs tels que la dispersion de l'habitat, la répartition sur le territoire des entreprises ou celle des équipements commerciaux, sociaux, de loisirs, etc., ou encore l'importance accordée à la voiture individuelle dans les déplacements, ces besoins pourraient contribuer à :

- accroître les mouvements pendulaires,
- augmenter le trafic routier et accentuer l'engorgement des axes de circulation en direction des frontières,
- rendre plus difficile l'accès à certains points de l'espace transfrontalier (aéroport, par exemple) et donc nuire à l'un des éléments d'attractivité de la région,
- accentuer la pollution (air, bruit), accroître les accidents de la circulation,
- rendre nécessaires de nouveaux équipements et investissements,
- entraver le développement d'un réseau de transports publics desservant un territoire où se dispersent habitat, surfaces commerciales, entreprises,
- favoriser une vision régionale dans les politiques de la mobilité.

Accord sur les transports terrestres Accord sur les transports aériens Accord sur les marchés publics

Le premier accord vise à favoriser le transit Nord-Sud à travers les Alpes. Le deuxième prévoit l'ouverture progressive et réciproque des marchés aériens pour les compagnies. Le troisième porte notamment sur les infrastructures de transports urbain, ferroviaire ou d'autres transports particuliers comme les téléphériques ou les remonte-pentes.

Comparativement, l'impact régional de ces trois accords paraît somme toute limité. Néanmoins, ils pourraient aboutir à :

- offrir de nouveaux développements aux entreprises concernées,
- simultanément, accroître la concurrence entre elles,
- augmenter l'offre de prestations pour les particuliers comme pour les entreprises.

Sources statistiques:

Suisse : Microrecensement des transports 2000
(Office fédéral de la statistique)
Office des transports et de la circulation (GE);
Service d'aménagement du territoire (VD)

France : Recensements de la population (INSEE)
Directions régionale ou départementales
(Ain, Haute-Savoie) de l'équipement

Définitions

Canton et pseudo-canton :

Il n'est pas toujours possible d'obtenir des résultats pour des cantons comportant des fractions de commune, notamment lorsqu'il s'agit de séries historiques. Dans ce cas, l'INSEE définit des pseudo-cantons, ensemble de communes entières aussi proche que possible des cantons.