



N° 59 – MAI 2019 – COMMUNICATIONS STATISTIQUES

LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU CANTON DE GENÈVE

RÉSULTATS DES MICRORECENSEMENTS MOBILITÉ ET TRANSPORTS (MRMT) 2000 À 2015

IMPRESSUM

ÉDITION

Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Hervé Montfort, directeur

RÉDACTION

Paolo De Faveri

COMPOSITION ET MISE EN PAGE

Stéphanie Bisso

IMPRESSION

Atar Roto Presse SA, Genève

TIRAGE

150 exemplaires

PRIX

12 F

© OCSTAT, Genève 2019. Utilisation des résultats autorisée avec mention de la source.

ISSN

1422 - 4585

RENSEIGNEMENTS

Tél. +41 22 388 75 00

statistique@etat.ge.ch • www.ge.ch/statistique

CHARTRE DE LA STATISTIQUE PUBLIQUE DE LA SUISSE

L'OCSTAT s'est engagé à respecter la charte dans la conduite de ses activités statistiques.

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

LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU CANTON DE GENÈVE

RÉSULTATS DES MICRORECENSEMENTS MOBILITÉ ET TRANSPORTS (MRMT) 2000 À 2015

SOMMAIRE

1. Méthodologie et définitions	4
1.1 Collecte et traitement de l'information	4
1.2 Définitions	4
2. Equipement en matière de mobilité	6
3. Mobilité et déplacements	8
3.1. Nombre, distance, durée et vitesse des déplacements	8
3.2. Déplacements selon le motif	11
3.3. Déplacements selon le moyen de transport	13
3.4. Parts modales des déplacements	14

1. MÉTHODOLOGIE ET DÉFINITIONS

1.1 Collecte et traitement de l'information

Les résultats présentés dans cette publication sont fondés sur le microrecensement des transports et de la mobilité (MRMT), une enquête par échantillonnage qui porte sur l'ensemble de la Suisse et qui est réalisée par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), en collaboration avec l'Office fédéral de la statistique (OFS).

Sous sa forme actuelle, le MRMT a débuté en 2000 et se déroule tous les cinq ans. Pour l'édition 2015, un échantillon de plus de 57 000 personnes de 6 ans ou plus a été tiré à l'échelon suisse, et 16 000 d'entre elles proviennent de la densification effectuée par les partenaires régionaux. Les personnes interrogées par téléphone ont répondu à une série de questions sur leur situation sociale et professionnelle, sur l'équipement de leur ménage en matière de moyens de transports (véhicules, titres de transport, etc.) ainsi que sur tous leurs déplacements durant un jour préfixé (les sept jours de la semaine sont couverts).

Depuis le premier MRMT, en 2000, le canton de Genève finance un accroissement de la taille de son échantillon afin d'obtenir des résultats à un niveau géographique plus fin que celui du canton. En 2015, environ 4 500 personnes résidant dans le canton ont ainsi participé au MRMT. Cette extension a été financée par l'Office cantonal des transports (OCT) et l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT).

Le traitement des données et la production des résultats ont été effectués par le bureau d'études 6t, sur mandat de l'OCT et de l'OCSTAT.

Dans la mesure du possible, l'analyse tient compte de l'évolution des résultats obtenus sur une période de 15 ans (de 2000 à 2015). Cependant, en raison de changements intervenus dans l'enquête d'une édition à l'autre, les comparaisons ne sont pas toujours possibles. Par exemple, les distances parcourues sont analysées seulement pour les deux dernières éditions (2010 et 2015).

1.2 Définitions

Découpage typologique

Pour l'analyse des résultats, le canton est divisé en quatre zones :

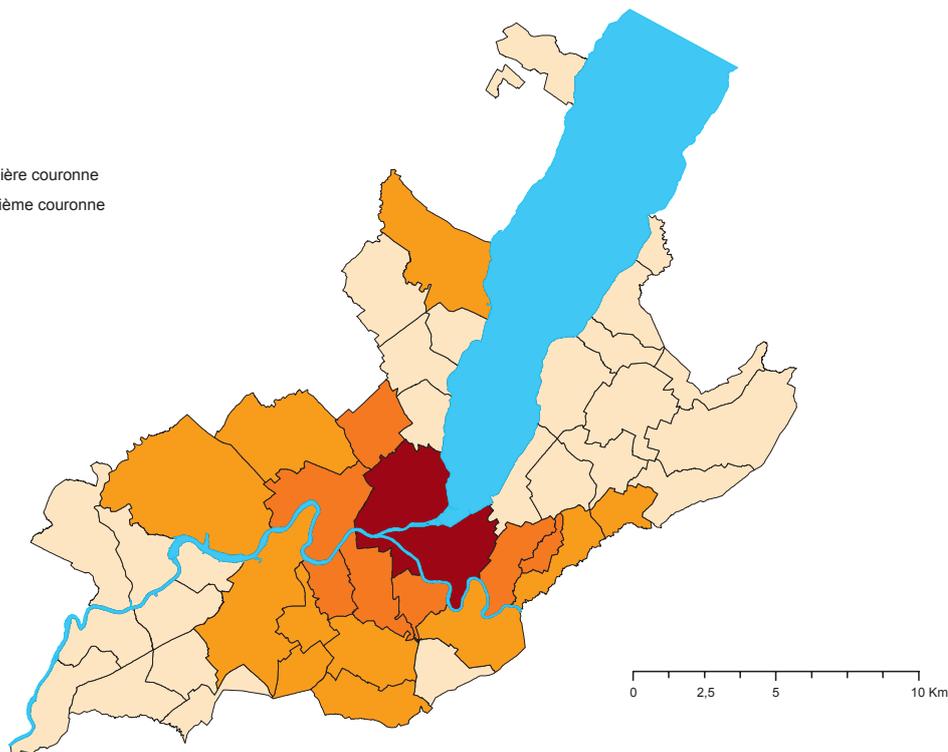
- 1) *Commune centre* : commune la plus dense et la plus peuplée de l'agglomération (ville de Genève) ;
- 2) *Suburbain première couronne* : communes à haute densité d'habitants et d'emplois, caractérisées par une mixité fonctionnelle (mélange entre résidentiel et activités économiques) élevée. Font partie de cette zone les communes de Carouge, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Grand-Saconnex, Lancy, Onex et Vernier ;

Les 45 communes du canton de Genève selon le découpage typologique

C 01

Communes

- Commune centre
- Suburbaines première couronne
- Suburbaines deuxième couronne
- Périurbaines



Source : OCSTAT / Fond de carte : DIT

3) *Suburbain deuxième couronne* : communes à moyenne densité d'habitants et d'emplois, caractérisées par une mixité fonctionnelle moyenne à faible. Font partie de cette zone les communes de Bardonnex, Bernex, Confignon, Meyrin, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Puplinge, Satigny, Thônex, Versoix et Veyrier ;

4) *Périurbain* : communes peu denses, à mixité fonctionnelle faible. Font partie de ce périmètre les communes d'Aire-la-Ville, Anières, Avully, Avusy, Bellevue, Cartigny, Céligny, Chancy, Choulex, Collex-Bossy, Collonge-Bellerive, Cologny, Corsier, Dardagny, Genthod, Gy, Hermance, Jussy, Laconnex, Meinier, Pregny-Chambésy, Presinge, Russin, Soral, Troinex et Vandœuvres.

Déplacement

Trajet ou série de trajets effectué par une personne dans un but précis (motif). Un déplacement peut être formé d'une seule ou de plusieurs étapes. Un déplacement peut franchir la frontière du canton, y compris avec l'étranger.

Etape

Partie d'un déplacement effectuée avec le même moyen de transport. Dès qu'il y a un changement de moyen de transport, une nouvelle étape commence. La distance minimale pour qu'une étape soit prise en considération est de 25 mètres. Dans certains cas, une étape peut être l'équivalent d'un déplacement (par exemple, sortir de chez soi à pied pour promener son chien et rentrer ensuite).

Motif de déplacement

Raison pour laquelle un déplacement est effectué. Les principaux motifs de déplacement sont les loisirs, le travail et les achats. Le déplacement qui a comme motif le retour au domicile est assimilé au motif du déplacement de l'aller. En cas de combinaison de déplacements, le motif est attribué au déplacement ayant requis la durée de trajet la plus élevée.

Distance parcourue

Depuis 2010, la distance parcourue est calculée grâce à un procédé de géolocalisation (routing), à partir de l'indication, par la personne interrogée, du lieu de départ et du lieu de destination du déplacement. En 2000 et 2005, la distance parcourue était indiquée par la personne interrogée elle-même. La comparaison des résultats obtenus avec ces deux méthodes n'est donc pas possible.

Par ailleurs, pour éviter de biaiser les résultats concernant les distances parcourues, les déplacements incluant une étape effectuée en avion sont exclus.

Durée du déplacement

La durée du déplacement est exprimée en minute. Elle est indiquée par la personne interrogée et saisie telle quelle. Elle peut ainsi être tributaire d'une part de subjectivité.

Moyen de transport

Moyen de transport de la personne interrogée pour effectuer son déplacement.

Dans l'analyse, il est parfois associé à d'autres moyens de transport aux caractéristiques similaires. Dans cette perspective, trois groupes sont ainsi retenus :

- transports individuels motorisés (voiture, moto, scooter, vélomoteur, etc.) ;
- transports publics (bus, trolleybus, tramway, train, etc.) ;
- mobilité douce (marche, vélo, vélo électrique).

L'utilisation de la voiture est entendue aussi bien en tant que conducteur que comme passager.

Pour déterminer le moyen de transport avec lequel un déplacement a été effectué, la notion de distance parcourue est retenue : le moyen de transport avec lequel la distance la plus longue a été effectuée est affecté à l'ensemble du déplacement.

Parts modales des déplacements

Par ce terme on entend la part (en termes de nombre de déplacements ou de distances parcourues) couverte par chaque moyen de transport dans l'ensemble des déplacements ou pour un motif de déplacement plus spécifique (pour le travail, par exemple).

2. ÉQUIPEMENT EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

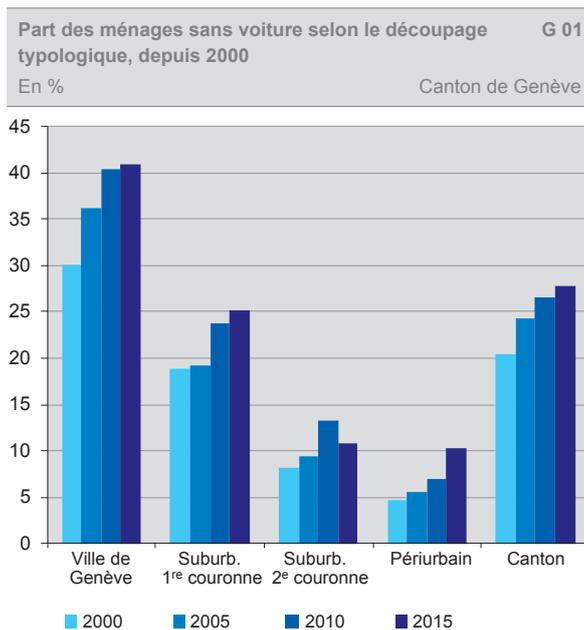
Voiture

En 2015, le nombre moyen de voitures par ménage se fixe à 0,97. Les écarts sont marqués entre les différentes zones du canton : alors que cette valeur est de 1,56 dans la partie périurbaine, elle tombe à 0,67 en ville de Genève. En effet, dans la commune centre, qui bénéficie d'une bonne desserte en transports publics et où la disponibilité de places de stationnement est limitée et leur prix élevé, le besoin de posséder une voiture est moins fort que dans les autres zones. A cela s'ajoute la structure de la population résidente. La part des ménages d'une seule personne y est plus importante que dans le reste du canton : 49 %, contre 35 % dans le suburbain de la première couronne, 28 % dans le suburbain de la deuxième couronne et 25 % dans le périurbain. Or, les ménages d'une seule personne sont ceux qui se passent le plus souvent d'une voiture.

Entre 2000 et 2015, le nombre moyen de voitures par ménage se replie. En 2000, il se fixait à 1,14. Parallèlement, la part des ménages sans voiture est en hausse : elle passe de 20 % en 2000 à 28 % en 2015. Cette tendance concerne toutes les zones du canton. A l'opposé, la part des ménages qui possèdent deux voitures ou plus est en baisse constante, passant de 29 % en 2000 à 23 % en 2015.

Deux-roues motorisé

Si le nombre de voitures par ménage diminue dans le canton de Genève entre 2000 et 2015, celui des deux-roues motorisés (motos, scooters, vélomoteurs, etc.) reste stable : 0,23 en 2000 et 0,24 en 2015. Cependant, la part des ménages qui possèdent au moins un deux-roues motorisé augmente, passant de 18 % en 2000 à 23 % en 2015.



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Abonnement aux transports publics

La proportion de personnes possédant un abonnement mensuel ou annuel de la communauté tarifaire (UNIRE-SO) est en hausse : elle passe de 24 % en 2005 à 29 % en 2015¹. La progression la plus forte s'affiche dans les communes périurbaines, où, en 10 ans, la proportion passe de 16 % à 22 % du total.

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MÉNAGE SELON LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE, DEPUIS 2000

T 01

CHIFFRES ANNUELS

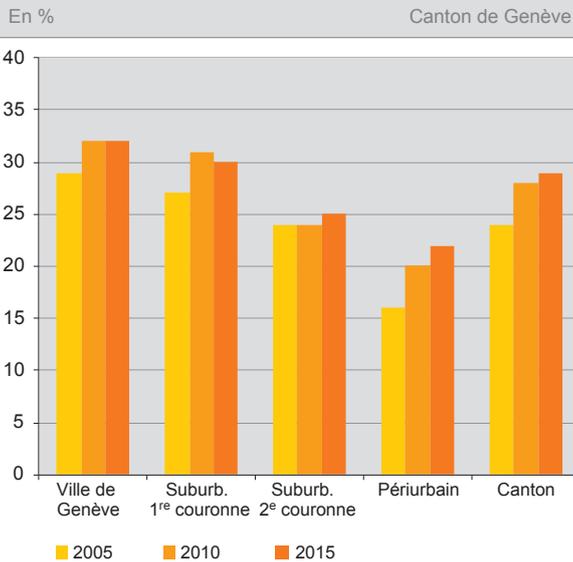
CANTON DE GENÈVE

	2000	2005	2010	2015
Ville de Genève	0,9	0,8	0,7	0,7
Suburbain première couronne	1,1	1,1	1,0	1,0
Suburbain deuxième couronne	1,4	1,4	1,3	1,3
Périurbain	1,8	1,7	1,6	1,6
Canton	1,1	1,1	1,0	1,0

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

¹ La comparaison avec 2000 n'est pas possible, UNIRESO ayant été créé en 2001.

Part des détenteurs d'un abonnement aux transports publics locaux dans la population résidente de 6 ans ou plus, selon le découpage typologique, depuis 2005 G 02



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Abonnement aux CFF

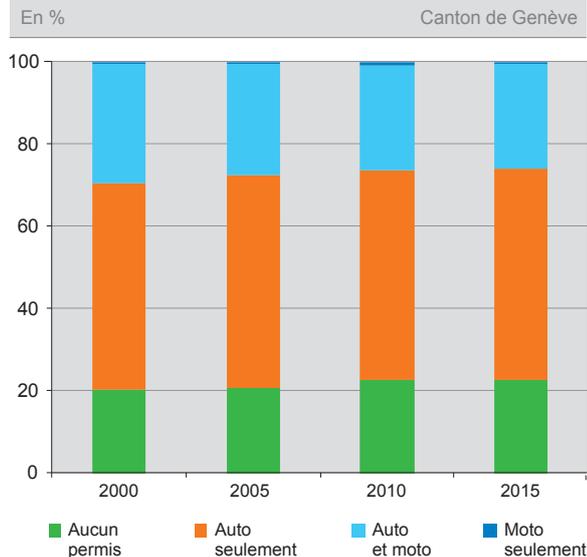
La part des habitants du canton de Genève qui détiennent un abonnement aux CFF est moins importante que celle qui possède un abonnement aux TPG : 7 % détiennent un abonnement général et 18 % un abonnement demi-tarif exclusivement (c'est-à-dire non combiné avec un autre type d'abonnement). La taille limitée du canton et, par conséquent, celle du réseau CFF, ainsi que le fait que la plupart des déplacements, notamment ceux liés au travail, sont effectués à l'intérieur du canton, limitent l'intérêt pour ce type d'abonnement.

Possession d'un permis de conduire

Entre 2000 et 2015, la part des personnes qui ne détiennent aucun permis de conduire auto ou moto passe de 20 % à 23 % du total des personnes de 18 ans ou plus. L'évolution est similaire dans les différentes zones du canton.

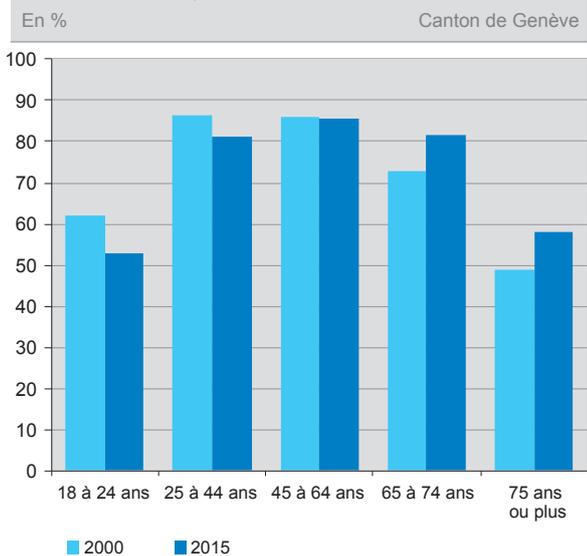
En 2015, 53 % des jeunes âgés de 18 à 24 ans détiennent un permis de conduire, contre encore 62 % en 2000. Cette évolution montre que l'attrait du permis de conduire diminue parmi les jeunes.

Répartition de la population résidente de 18 ans ou plus, selon le type de permis de conduire, depuis 2000 G 03



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Part des détenteurs d'un permis de conduire dans la population résidente de 18 ans ou plus, selon la classe d'âges, en 2000 et 2015 G 04



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Le stationnement au lieu de travail

Parmi les différents équipements en matière de mobilité, la disponibilité d'une place de stationnement pour la voiture au lieu de travail influe sur le choix du moyen de transport pour les déplacements domicile-travail.

En 2015, parmi les résidents actifs occupés du canton qui utilisent la voiture pour se rendre au travail, 61 % disposent d'une place de stationnement à leur lieu de travail (dont 33 % à titre gratuit et 28 % à titre onéreux). Cette proportion se monte à 82 % lorsque les places de travail sont situées dans les communes périurbaines, à 79 % pour celles dans les communes suburbaines de la deuxième couronne, à 71 % pour celles de la première couronne et à 50 % en ville de Genève.

3. MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

3.1 Nombre, distance, durée et vitesse des déplacements

En 2015, 3,6 déplacements journaliers en Suisse ou à l'étranger sont enregistrés en moyenne par les résidents genevois âgés de 6 ans ou plus. Ce nombre est supérieur à ceux observés en 2005 et 2010, mais identique à 2000.

En moyenne, les hommes se déplacent plus souvent que les femmes (respectivement 3,7 et 3,4 déplacements journaliers en 2015). De même, les personnes âgées de 18 à 44 ans sont plus mobiles que celles plus jeunes ou plus âgées. Par ailleurs, la présence d'enfants exerce un effet sur la mobilité : les couples avec enfants et les familles monoparentales se déplacent plus souvent que les familles sans enfant. Enfin, les personnes disposant d'un revenu élevé sont plus mobiles que les autres.

NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE DE 6 ANS OU PLUS, SELON QUELQUES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES, DEPUIS 2000 (1)

T 02

CHIFFRES ANNUELS	CANTON DE GENÈVE			
	2000	2005	2010	2015
Jour de la semaine				
Lundi à vendredi	4,0	3,7	3,7	3,9
Samedi	3,3	3,2	3,4	3,4
Dimanche	2,1	2,1	2,2	2,1
Sexe				
Homme	3,7	3,5	3,6	3,7
Femme	3,6	3,3	3,3	3,4
Age				
6 à 17 ans	3,4	3,2	3,5	3,5
18 à 24 ans	4,0	3,4	3,6	3,8
25 à 44 ans	4,0	3,7	3,7	3,9
45 à 64 ans	3,6	3,5	3,4	3,6
65 à 74 ans	3,1	2,8	3,1	3,3
75 ans ou plus	2,2	2,4	2,1	2,4
Situation du ménage				
Personne seule	3,5	3,3	3,4	3,4
En couple sans enfant	3,4	3,2	3,1	3,2
En couple avec enfant(s)	3,7	3,5	3,6	3,8
Famille monoparentale	4,1	3,4	3,8	3,7
Autre	3,2	2,9	3,3	3,4
Revenu				
Faible revenu (2)	3,0	3,2	3,0	3,2
Revenu moyen (2)	3,8	3,5	3,6	3,7
Haut revenu (2)	4,1	3,6	3,8	4,0
Canton	3,6	3,4	3,4	3,6

(1) Déplacements des personnes mobiles le jour de l'enquête exclusivement, sauf par jour de la semaine (ensemble des personnes).

(2) Le niveau de revenu est déterminé sur la base de la distribution des revenus : le revenu est considéré comme «faible» quand il est inférieur au premier quartile, comme «moyen» quand il se situe entre le premier et le troisième quartile et comme «élevé» quand il est supérieur au troisième quartile.

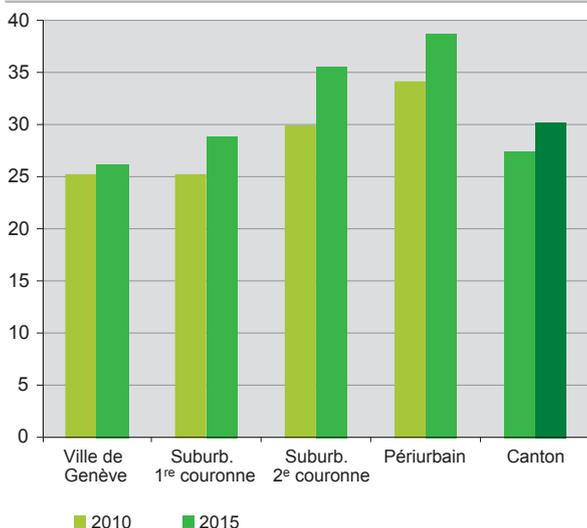
Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

Outre le nombre de déplacements, la distance parcourue et la durée des déplacements complètent l'analyse de la mobilité des personnes.

En 2015, la distance parcourue est en moyenne de 26 km du lundi au vendredi, alors qu'elle atteint 36 km le samedi et 42 km le dimanche.

Entre 2010 et 2015, la distance journalière moyenne parcourue par personne augmente de 10 %, passant de 27 à 30 km. C'est le dimanche qu'elle connaît la plus forte variation, avec une hausse de 35 %, alors qu'elle progresse de 8 % du lundi au vendredi et qu'elle diminue de 3 % le samedi.

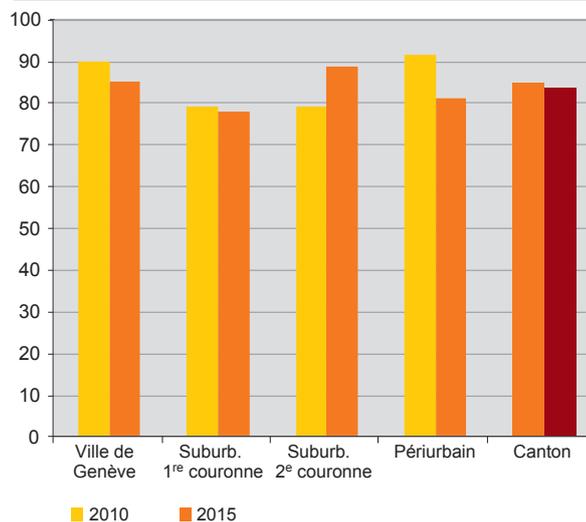
Distance parcourue par jour et par personne de 6 ans ou plus, selon le découpage typologique, en 2010 et 2015
En km
Canton de Genève



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Le lieu de résidence des personnes a un fort effet sur la distance des déplacements. Les habitants des communes périurbaines sont ceux qui couvrent les distances les plus longues, avec un total de 39 km par jour en 2015, contre 26 km pour les habitants de la ville de Genève. Entre 2010 et 2015, les habitants des quatre zones affichent en moyenne une hausse, la palme revenant aux habitants des communes suburbaines de la deuxième couronne (+ 18 %).

Durée totale des déplacements par jour et par personne de 6 ans ou plus, selon le découpage typologique, en 2010 et 2015
En minute
Canton de Genève



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

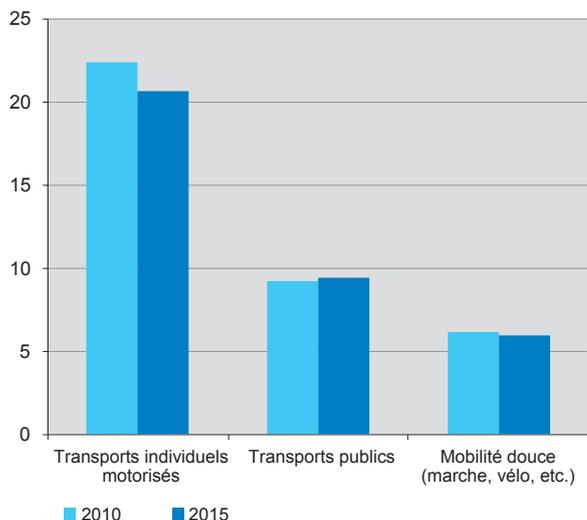
Malgré la hausse des distances parcourues, le temps moyen consacré chaque jour par les habitants du canton à leurs déplacements reste à peu près le même entre 2010 (85 minutes) et 2015 (84 minutes). A noter que si les distances sont établies grâce à un outil de géolocalisation, les durées se fondent sur les déclarations des personnes interrogées, avec potentiellement une part de subjectivité dans les informations fournies.

En 2015, ce sont les habitants des communes suburbaines de la deuxième couronne qui consacrent le plus de temps à leurs déplacements (89 minutes en moyenne par jour) et ceux des communes suburbaines de la première couronne qui en consacrent le moins (78 minutes).

Comme pour la distance parcourue, le jour de la semaine a un impact sur le temps passé à se déplacer. En 2015, du lundi au vendredi, ce temps est de 85 minutes. Le samedi, il s'élève à 87 minutes et, le dimanche, à 72 minutes.

Vitesse des déplacements selon le moyen de transport, en 2010 et 2015
En Km / heure
Canton de Genève

G 07



En se basant sur la durée et sur la distance des déplacements, il est possible de calculer leur vitesse. Afin d'assurer sa pertinence, cette opération ne prend en compte que les personnes mobiles le jour de l'enquête.

Entre 2010 et 2015, la vitesse moyenne diminue pour les déplacements effectués avec des transports individuels motorisés (de 22,4 à 20,6 km/h). La vitesse moyenne est relativement stable pour ceux effectués en mobilité douce (de 6,1 à 5,9 km/h) et en transports publics (de 9,2 à 9,4 km/h).

En plus du moyen de transport utilisé, l'origine et la destination du déplacement joue également un rôle sur la vitesse. Sans surprise, les déplacements les plus lents en transports individuels motorisés sont ceux qui s'effectuent au centre du canton, que ce soit à l'intérieur même de la ville de Genève ou depuis les communes suburbaines de la première couronne vers la ville de Genève et vice-versa. A contrario, les plus rapides ont lieu entre les communes périurbaines et les communes suburbaines de la deuxième ou de la première couronne.

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

VITESSE DES DÉPLACEMENTS DU LIEU D'ORIGINE À LA DESTINATION, SELON LE MOYEN DE TRANSPORT, EN 2015 (1)

T 03

CHIFFRES ANNUELS, EN KM/H

CANTON DE GENÈVE

DESTINATION	ORIGINE				
	Ville de Genève	Suburbain 1 ^{re} couronne	Suburbain 2 ^e couronne	Périurbain	Canton
Ville de Genève					
Transports individuels motorisés	14,8	15,8	21,8	24,3	17,2
Transports publics	6,9	9,3	12,6	14,1	8,7
Mobilité douce (marche, vélo, etc.)	5,5	9,5	17,5	19,5	5,9
Total	7,0	12,4	17,8	21,0	9,1
Suburbain première couronne					
Transports individuels motorisés	16,3	18,9	24,7	29,1	20,1
Transports publics	9,0	7,5	11,4	12,0	9,0
Mobilité douce (marche, vélo, etc.)	9,6	4,9	9,2	11,1	5,7
Total	12,6	9,1	19,6	25,6	12,1
Suburbain deuxième couronne					
Transports individuels motorisés	22,1	23,3	24,2	30,2	24,0
Transports publics	12,0	10,4	10,4	17,9	11,7
Mobilité douce (marche, vélo, etc.)	15,4	9,6	5,4	17,2	6,1
Total	17,5	18,5	12,1	27,6	15,1
Périurbain					
Transports individuels motorisés	23,5	28,2	29,7	22,3	24,9
Transports publics	13,3	13,0	14,7	8,8	13,1
Mobilité douce (marche, vélo, etc.)	18,8	12,1	13,6	5,7	6,9
Total	20,0	24,7	26,9	13,0	18,0
Canton					
Transports individuels motorisés	17,2	19,6	24,3	25,3	20,6
Transports publics	8,5	9,1	12,1	13,8	9,4
Mobilité douce (marche, vélo, etc.)	5,8	5,7	6,1	7,2	5,9
Total	9,0	11,9	15,3	18,4	11,6

(1) Seuls les déplacements dont l'origine et la destination sont situés dans le canton de Genève sont pris en considération.

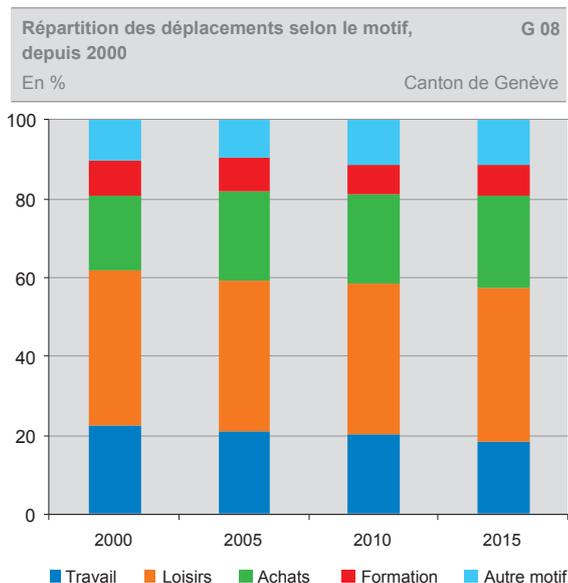
Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

Pour les déplacements effectués en transports publics, les constats sont similaires : les vitesses les plus lentes sont enregistrées en ville de Genève et au sein des communes suburbaines de la première couronne, les plus rapides entre le périurbain et le suburbain de la deuxième couronne.

Pour la mobilité douce, l'association dans cette même catégorie de la marche, du vélo et, qui plus est, du vélo électrique fait que l'interprétation des vitesses obtenues doit être nuancée. Ainsi, la vitesse très faible enregistrée pour les déplacements en ville de Genève (5,5 km/h) est le signe d'une forte influence de la marche. Les 19,5 km/h observés pour les déplacements du périurbain vers la ville de Genève et les 18,8 km/h dans le sens inverse traduisent, en revanche, l'effet prépondérant du vélo, voire du vélo électrique.

3.2 Déplacements selon le motif

Les loisirs constituent le premier motif de déplacements des habitants du canton de Genève. Leur part dans l'ensemble des déplacements reste stable entre 2000 et 2015 (39 %). Vient ensuite le motif « achats », dont la part progresse en 15 ans (de 19 % à 23 %).



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LE MOTIF ET LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE, DEPUIS 2000 (1)

T 04

CHIFFRES ANNUELS, EN %

CANTON DE GENÈVE

	Travail	Loisirs	Achats	Formation	Autre motif	Total
2000						
Ville de Genève	24,7	38,3	20,4	7,5	9,1	100,0
Suburbain première couronne	26,3	34,5	19,7	10,9	8,5	100,0
Suburbain deuxième couronne	25,0	36,8	16,3	10,2	11,6	100,0
Périurbain	15,5	44,3	12,2	12,2	15,7	100,0
Canton	24,4	37,6	18,9	9,1	10,0	100,0
2005						
Ville de Genève	23,9	36,3	21,9	8,2	9,7	100,0
Suburbain première couronne	20,0	36,4	25,2	8,8	9,5	100,0
Suburbain deuxième couronne	22,6	38,4	19,4	8,3	11,2	100,0
Périurbain	17,1	44,1	16,0	10,6	12,3	100,0
Canton	22,2	37,2	21,9	8,5	10,1	100,0
2010						
Ville de Genève	24,4	36,6	23,3	6,1	9,6	100,0
Suburbain première couronne	20,4	34,2	24,6	8,8	11,9	100,0
Suburbain deuxième couronne	19,4	36,5	20,1	9,3	14,6	100,0
Périurbain	17,4	43,1	15,1	7,1	17,2	100,0
Canton	21,8	36,5	22,4	7,5	11,8	100,0
2015						
Ville de Genève	22,2	36,9	23,1	6,9	10,9	100,0
Suburbain première couronne	17,7	35,3	25,3	8,0	13,7	100,0
Suburbain deuxième couronne	18,8	38,0	20,1	9,4	13,8	100,0
Périurbain	16,2	44,6	16,1	10,1	13,1	100,0
Canton	19,9	37,2	22,6	7,9	12,3	100,0

(1) Seuls les déplacements dont l'origine et la destination sont situés dans le canton de Genève sont pris en considération.

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

Le motif « travail », en revanche, perd du terrain, passant de 23 % à 18 % du total. Les « autres motifs » (déplacements professionnels, accompagnement d'autres personnes, etc.) sont en légère hausse, passant de 10 %, en 2000, à 12 %, en 2015.

Du point de vue territorial, le constat est similaire pour la ville de Genève et les communes suburbaines des première et deuxième couronnes. Seules les communes de la zone périurbaine se différencient un peu de ce scénario, avec une légère hausse de la part des déplacements pour le travail et une baisse des « autres motifs ».

Le jour de la semaine est un facteur essentiel dans la détermination du motif des déplacements. En 2015, durant les jours ouvrables (du lundi au vendredi), les loisirs, le travail et les achats représentent, respectivement, 32 % et 23 % (pour les deux derniers motifs) des déplacements journaliers. Les motifs « loisirs » et « achats » sont prédominants le samedi avec, respectivement, 54 % et 32 % des déplacements. Le dimanche, les déplacements liés aux loisirs (75 %) se placent loin devant les autres motifs.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE ET LE MOTIF, DEPUIS 2000

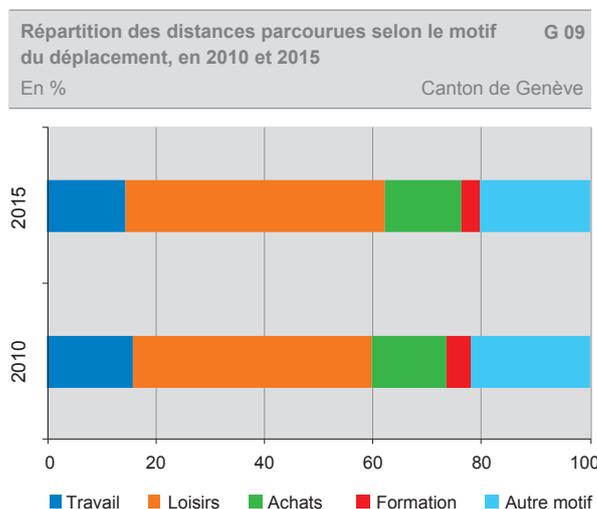
T 05

CHIFFRES ANNUELS, EN %

CANTON DE GENÈVE

	2000	2005	2010	2015
Lundi au vendredi	100,0	100,0	100,0	100,0
Travail	26,6	25,2	24,9	22,7
Loisirs	33,0	32,1	31,0	31,6
Achats	18,4	22,0	22,5	22,8
Formation	11,0	10,8	9,7	10,1
Autre motif	11,0	10,0	11,9	12,8
Samedi	100,0	100,0	100,0	100,0
Travail	7,1	5,1	6,4	5,0
Loisirs	53,7	52,0	51,4	54,4
Achats	29,7	35,6	30,9	32,3
Formation	0,3	0,8	1,1	0,9
Autre motif	9,2	6,6	10,1	7,4
Dimanche	100,0	100,0	100,0	100,0
Travail	6,1	3,4	6,0	3,6
Loisirs	77,5	74,4	72,3	74,8
Achats	9,2	9,8	11,2	12,2
Formation	0,4	0,7	0,4	0,4
Autre motif	7,3	11,9	10,2	9,0

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)



En 15 ans, cette répartition connaît cependant quelques changements. Pour les jours ouvrables, la part des déplacements pour le travail est en baisse, au profit du motif « achats » et des « autres motifs ». Le samedi, une hausse des déplacements liés aux achats est enregistrée, aux dépens des déplacements pour le travail. Le dimanche, les déplacements pour les loisirs et pour le travail sont en baisse, tandis que ceux pour les achats et les autres motifs sont en hausse.

Entre 2010 et 2015, la part des distances pour le motif « loisirs » est en hausse (de 44 % à 48 % du total), en raison notamment de l'augmentation de la part de sa composante « rendre visite », alors que celles relatives au motif « travail » (de 16 % à 14 %) et « autres motifs » (de 22 % à 20 %) baissent. Les variations sont minimes pour les autres motifs de déplacement.

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

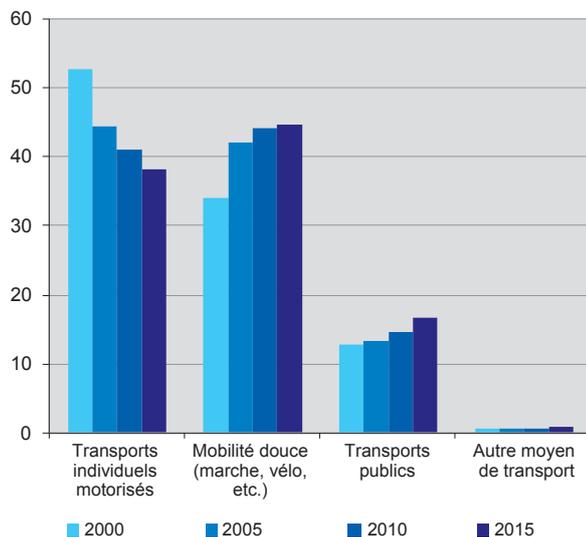
3.3 Déplacements selon le moyen de transport

De 2000 à 2015, la part des déplacements effectués en transports individuels motorisés (voiture, en tant que conducteur ou passager, moto, scooter, vélomoteur) baisse sensiblement, passant de 53 % à 38 % du total. A l'inverse, les déplacements effectués en mobilité douce (marche, vélo, vélo électrique) progressent de 34 % à 45 % et ceux en transports publics de 13 % à 17 %.

La baisse de la part des déplacements en transports individuels motorisés se répercute dans les quatre zones du canton : - 14 points de pourcentage pour la ville de Genève, - 13 points pour les communes suburbaines de la première couronne, - 15 points pour celles de la deuxième couronne et - 17 points pour les communes périurbaines.

Parallèlement, la part des déplacements effectués en mobilité douce progresse, notamment en ville de Genève (de 44 % à 54 % des déplacements), tout comme celle en transports publics, principalement dans les communes suburbaines de la deuxième couronne (de 10 % à 14 %) et dans les communes périurbaines (de 8 % à 12 %).

Répartition des déplacements selon le moyen de transport, depuis 2000
En % Canton de Genève



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LE MOYEN DE TRANSPORT ET LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE, DEPUIS 2000 (1)

T 06

CHIFFRES ANNUELS, EN %

CANTON DE GENÈVE

	Transports individuels motorisés				Transports publics	Mobilité douce			Autre moyen de transport	Total
	Voiture conducteur	Voiture passager	2 roues-motorisé	Total		Marche	Vélo	Total		
2000										
Ville de Genève	26,7	9,8	3,9	40,4	14,8	39,8	4,3	44,1	0,6	100,0
Suburbain première couronne	36,5	12,7	4,8	54,0	13,9	27,5	4,3	31,8	0,3	100,0
Suburbain deuxième couronne	45,8	14,0	4,0	63,8	9,6	23,5	2,9	26,3	0,3	100,0
Périurbain	54,6	14,3	4,1	72,9	8,3	13,5	3,3	16,8	2,0	100,0
Canton	36,4	12,0	4,2	52,6	12,8	30,2	3,9	34,1	0,6	100,0
2005										
Ville de Genève	19,5	8,2	4,3	32,0	16,2	45,0	6,4	51,4	0,5	100,0
Suburbain première couronne	32,2	10,6	5,7	48,5	12,6	34,6	4,0	38,6	0,3	100,0
Suburbain deuxième couronne	37,9	12,9	5,7	56,5	10,2	28,2	4,6	32,8	0,5	100,0
Périurbain	42,1	15,3	6,4	63,8	7,6	22,4	3,8	26,2	2,5	100,0
Canton	28,6	10,4	5,2	44,2	13,2	36,8	5,1	42,0	0,6	100,0
2010										
Ville de Genève	17,6	7,6	3,1	28,2	17,0	49,8	4,7	54,4	0,4	100,0
Suburbain première couronne	25,7	9,2	4,6	39,4	16,2	38,4	5,5	43,9	0,5	100,0
Suburbain deuxième couronne	34,9	13,2	5,6	53,8	11,9	29,5	4,1	33,7	0,7	100,0
Périurbain	45,5	13,3	3,2	62,0	7,3	24,5	5,1	29,7	1,0	100,0
Canton	26,9	9,9	4,1	40,9	14,5	39,2	4,8	44,0	0,6	100,0
2015										
Ville de Genève	15,9	6,7	3,5	26,1	18,7	47,6	6,8	54,4	0,8	100,0
Suburbain première couronne	25,5	10,6	4,4	40,5	16,8	37,1	4,9	42,1	0,6	100,0
Suburbain deuxième couronne	32,7	11,2	4,9	48,9	14,4	31,5	4,5	35,9	0,7	100,0
Périurbain	38,2	14,6	3,6	56,3	12,5	25,4	4,7	30,1	1,1	100,0
Canton	24,4	9,5	4,1	38,0	16,6	39,0	5,6	44,6	0,8	100,0

(1) Seuls les déplacements dont l'origine et la destination sont situés dans le canton de Genève sont pris en considération.

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

A l'instar du nombre de déplacements par personne et par jour, la distance moyenne parcourue augmente entre 2010 et 2015. La progression est surtout visible à l'échelon des communes suburbaines de la deuxième couronne (+ 5,6 km par personne et par jour) et des communes périurbaines (+ 4,4 km). Elle est attribuable à l'accroissement des distances parcourues en transports individuels motorisés et en transports publics.

Par ailleurs, en 2010 comme en 2015, environ deux tiers des distances parcourues le sont en transports individuels motorisés. La part des transports publics, bien qu'en légère hausse (de 21 % à 23 % des distances), reste toujours très inférieure à celle des transports individuels motorisés.

DISTANCE JOURNALIÈRE MOYENNE SELON LE MOYEN DE TRANSPORT ET LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE, EN 2010 ET 2015

T 07

CHIFFRES ANNUELS, EN KM PAR PERSONNE

CANTON DE GENÈVE

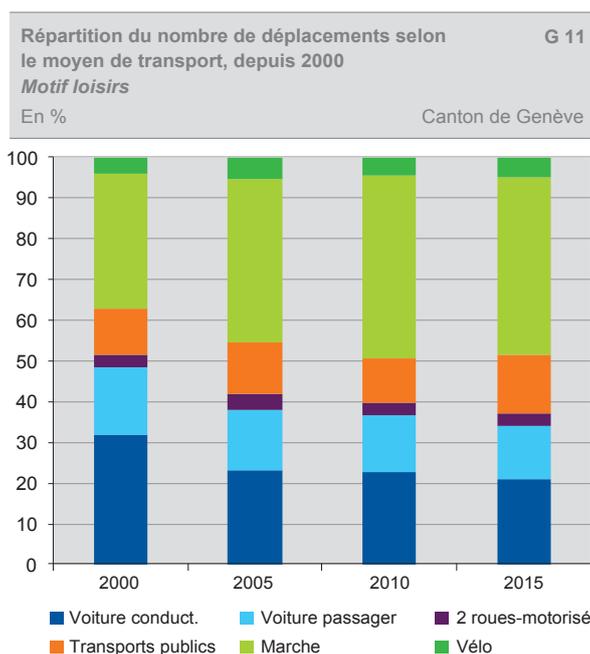
	Transports individuels motorisés			Transports publics	Mobilité douce			Total
	dont Voiture	dont 2 roues-motorisé	Total		dont Marche	dont Vélo	Total	
2010								
Ville de Genève	13,8	0,4	14,1	7,8	2,7	0,7	3,4	25,3
Suburbain première couronne	16,1	0,7	16,8	5,4	2,1	1,0	3,2	25,3
Suburbain deuxième couronne	22,0	1,2	23,2	4,3	1,8	0,7	2,5	30,0
Périurbain	27,3	0,7	28,0	3,8	1,7	0,9	2,5	34,3
Canton	17,8	0,7	18,5	5,8	2,2	0,8	3,0	27,4
2015								
Ville de Genève	13,5	1,0	14,5	8,1	2,6	1,0	3,6	26,2
Suburbain première couronne	19,0	0,8	19,8	6,3	2,0	0,8	2,8	28,9
Suburbain deuxième couronne	25,2	1,3	26,5	6,1	2,2	0,8	3,0	35,6
Périurbain	28,8	0,9	29,7	6,5	1,9	0,6	2,5	38,7
Canton	19,2	1,0	20,2	7,0	2,3	0,9	3,1	30,3

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

3.4 Parts modales des déplacements

La notion de part modale des déplacements permet de comprendre le choix des moyens de transports des personnes en fonction du motif de leurs déplacements et leurs éventuels changements de comportements dans le temps. Le choix du moyen de transport varie en fonction du lieu de résidence des personnes et du type d'environnement dans lequel elles évoluent. L'accent est mis sur les trois principaux motifs de déplacements des habitants du canton de Genève, à savoir, par ordre d'importance, les loisirs, les achats et le travail, dans une perspective à la fois temporelle et géographique.

Précisons encore que, pour cette partie de l'étude, la répartition selon le découpage typologique est établie en fonction de la destination du déplacement, alors que, dans les parties précédentes, les déplacements ont été analysés en fonction du lieu de résidence de la personne interrogée.



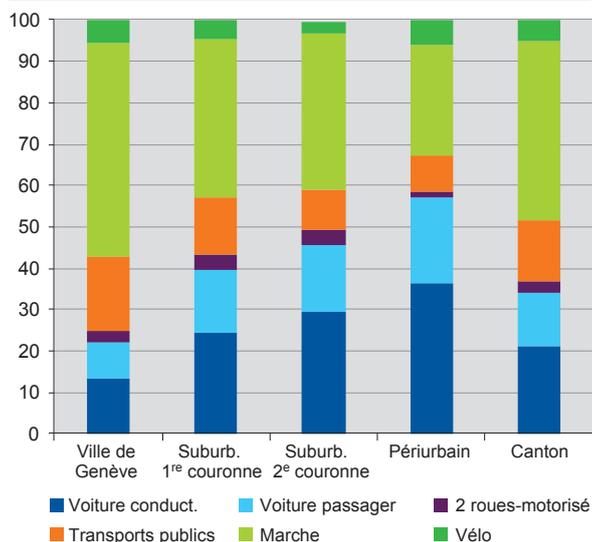
Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Les déplacements pour les loisirs

Les loisirs sont le principal motif de déplacements des habitants du canton. Entre 2000 et 2015, la part des déplacements effectués pour ce motif en transport individuel motorisé baisse, passant de 52 % à 37 %, au profit de la mobilité douce, qui progresse de 37 % à 49 %. La part des transports publics progresse de manière réduite, passant de 11 % à 15 %. A noter que la part de la voiture en tant que passager (13 % des déplacements en 2015) est plus importante pour les loisirs qu'elle ne l'est pour les achats (8 %) ou pour le travail (3 %).

La mobilité douce est largement prédominante pour les déplacements liés aux loisirs à destination de la ville de Genève (57 % du total, contre 25 % pour les transports individuels motorisés). Cette répartition est identique (43 % pour les deux modes de transport) pour les déplacements à destination des communes suburbaines de la première couronne. Pour les deux autres zones, en revanche, les transports individuels motorisés prennent le dessus : ils représentent 49 % des déplacements en direction des communes suburbaines de la deuxième couronne, contre 41 % pour la mobilité douce, et 58 % déplacements en direction des communes périurbaines (33 % pour la mobilité douce).

Répartition des déplacements selon le moyen de transport, par découpage typologique, en 2015
Motif loisirs
En % Canton de Genève

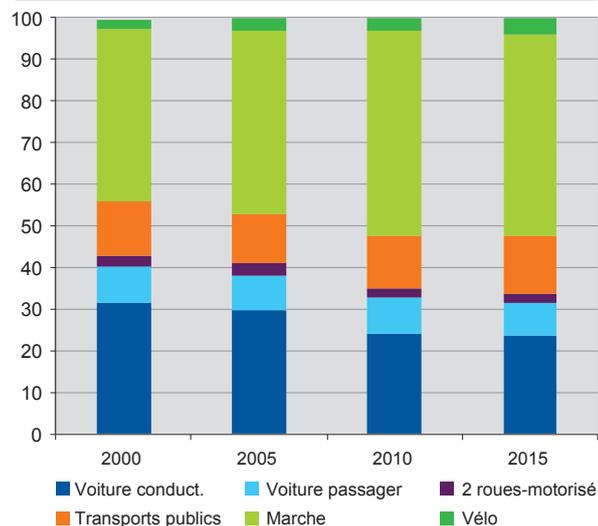


Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Les déplacements pour les achats

Pour les achats, la part des déplacements effectués en mobilité douce est prépondérante. Elle est en hausse, passant de 44 % du total en 2000 à 52 % en 2015, notamment en raison de la marche, qui passe de 42 % à 48 %. De leur côté, les transports individuels motorisés se replient, passant de 43 % en 2000 à 34 % du total en

Répartition du nombre de déplacements selon le moyen de transport, depuis 2000
Motif achats
En % Canton de Genève

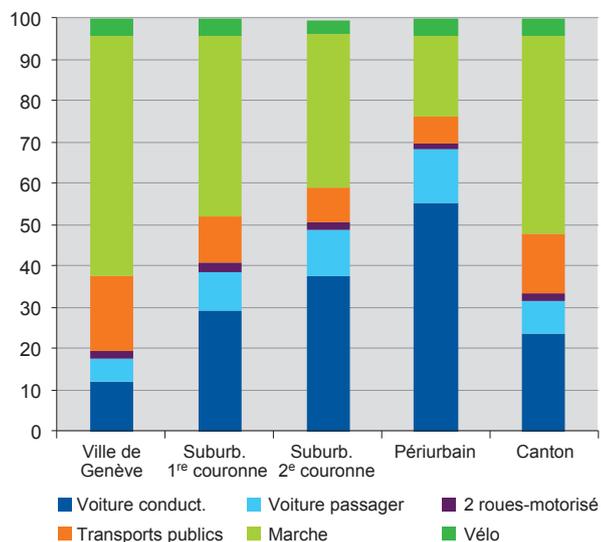


Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

2015, notamment en ce qui concerne la voiture en tant que conducteur (de 31 % à 24 %).

A l'instar des déplacements pour les loisirs, les différences entre les quatre zones analysées sont manifestes pour les achats : pour les déplacements à destination de la ville de Genève, là où la concentration de magasins est la plus forte, le choix de la mobilité douce est largement dominant (62 % des déplacements). Le recours aux transports publics (18 %) est plutôt élevé.

Répartition des déplacements selon le moyen de transport, par découpage typologique, en 2015
Motif achats
En % Canton de Genève



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Lorsque l'on s'éloigne du centre, la part des transports individuels motorisés, et notamment de la voiture, augmente considérablement, jusqu'à atteindre 68 % pour le périurbain.

Les déplacements pour le travail

En 15 ans, la répartition des déplacements pour le travail affiche d'importants changements : en 2000, les transports individuels motorisés couvraient 59 % de ces déplacements, contre 40 % en 2015.

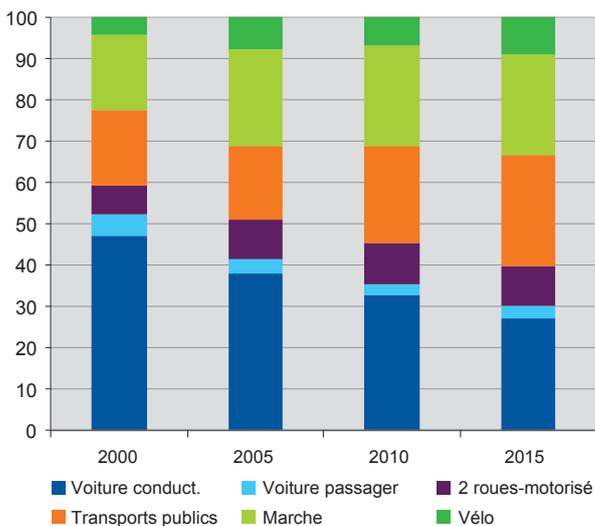
Contrairement aux motifs liés aux loisirs et aux achats, la baisse de la part des transports individuels motorisés est contrebalancée à la fois par la mobilité douce, qui progresse de 22 % à 33 % des déplacements, et par les transports publics, qui passent de 18 % à 27 %. Par ailleurs, les transports publics jouent un rôle bien plus important pour ce motif de déplacement que pour les loisirs ou les achats.

En 2015, seulement 28 % des déplacements pour le travail à destination de la ville de Genève sont effectués en voiture ou en deux-roues motorisé. Cette proportion augmente lorsque l'on s'éloigne du centre, pour atteindre 64 % s'agissant des emplois situés dans les communes périurbaines. A l'opposé, la mobilité douce couvre 43 % des déplacements à destination de la ville de Genève, contre 12 % seulement à destination des communes périurbaines.

A noter que c'est pour les déplacements pour le travail à destination de la ville de Genève que la part du vélo est la plus importante.

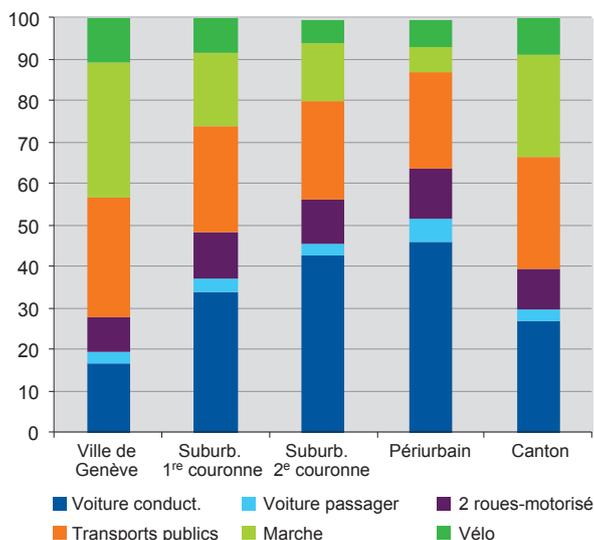
Toute zone confondue, la part du vélo (9 %) est la plus élevée pour le motif travail en comparaison des deux autres motifs analysés : 5 % pour les loisirs et 4 % pour les achats.

Répartition du nombre de déplacements selon le moyen de transport, depuis 2000
Motif travail
En % Canton de Genève G 15



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

Répartition des déplacements selon le moyen de transport, par découpage typologique, en 2015
Motif travail
En % Canton de Genève G 16



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT

COLLECTION : **ANALYSES**

SÉRIE : **COMMUNICATIONS STATISTIQUES**

NUMÉROS PARUS

- 2011 38 Les Genevois et leur santé
Enquête suisse sur la santé 2007
- 39 Projections démographiques pour le canton de Genève
Population résidante de 2010 à 2040
- 40 Salaires et main-d'œuvre étrangère dans le canton de Genève de 2000 à 2008
Résultats des enquêtes sur la structure des salaires 2000 à 2008
- 41 Statistique suisse de l'aide sociale
Résultats pour le canton de Genève en 2009
- 2012 42 La précarité à Genève dans une optique territoriale
- 43 Structure de l'emploi et salaires dans le secteur public à Genève
Résultats de l'enquête sur la structure des salaires (LSE) 2010
- 44 La culture à Genève : éléments statistiques
- 45 Les Genevois et le travail
Résultats de l'enquête suisse sur la population active (ESPA) 2000 - 2009
- 2013 46 La construction dans le canton de Genève
50 ans d'observation statistique
- 47 Mixité sociale et niveau de revenus dans le canton de Genève
- 2014 48 Les ménages dans le canton de Genève
Résultats du relevé structurel 2011
- 49 Revenu et fortune à l'âge de la retraite
Données fiscales sur les personnes physiques imposées au barème ordinaire 2010
- 2015 50 Les Genevois et leur santé
Enquête suisse sur la santé (ESS), résultats comparés 1992 - 2012
- 2016 51 Conditions d'habitation en 2011 - 2013
- 52 La participation des étrangers aux élections communales de 2007 à 2015
- 53 Projections démographiques pour le canton de Genève
Population résidante de 2016 à 2040
- 54 Enquêtes sur les familles et les générations 2013
- 2017 55 Population du canton de Genève selon l'origine et le statut migratoire
Résultat 2012-2014 et évolution depuis 1960
- 2018 56 Le profil des genevois naturalisés
- 2019 57 Projection du nombre de ménages et de logements dans le canton de Genève jusqu'en 2040
- 58 Les binationaux dans le canton de Genève
Résultats 2014-2016

PUBLICATIONS DE L'OFFICE CANTONAL DE LA STATISTIQUE

COLLECTION DONNÉES GÉNÉRALES

Mémento statistique

Synthèse annuelle des données essentielles sur le canton et les communes. Brochure en format de poche, éditée en juin, avec le soutien de la Banque cantonale de Genève (BCGE). Disponible en format papier.

Bulletin statistique mensuel

Choix des principales statistiques disponibles à une fréquence infra-annuelle. Diffusé en collaboration avec la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG).

ANALYSES

Communications statistiques

Série consacrée à l'analyse détaillée de statistiques ou d'enquêtes, l'accent étant mis sur le commentaire. Disponible en format papier.

Informations statistiques

Résultats de statistiques ou d'enquêtes, mis en perspective par un commentaire concis, des graphiques et des tableaux de synthèse.

Reflets conjoncturels

Cahier trimestriel, complété d'un supplément annuel, présentant une analyse commentée de la conjoncture économique pour le canton de Genève.

OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER

Synthèse annuelle et fiches thématiques concernant la région transfrontalière. Publications réalisées en collaboration avec l'INSEE Auvergne-Rhône-Alpes. Disponible en format papier.

Ces publications sont téléchargeables gratuitement sur le site Internet de l'OCSTAT : <http://www.ge.ch/statistique>