



N° 71 – SEPTEMBRE 2023 – COMMUNICATIONS STATISTIQUES

LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU CANTON DE GENÈVE EN 2021



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

IMPRESSUM

ÉDITION

Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Hervé Montfort, directeur

RÉDACTION

Matti Langel

COMPOSITION ET MISE EN PAGE

Stéphanie Bisso

ISSN

1422 - 4585

RENSEIGNEMENTS

Tél. +41 22 388 75 00

statistique@etat.ge.ch • <https://statistique.ge.ch>

CHARTE 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
- p donnée provisoire
- r donnée révisée

© OCSTAT, Genève 2023. Utilisation des résultats autorisée avec mention de la source.

LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU CANTON DE GENÈVE EN 2021

SOMMAIRE

Résumé	2
1. Introduction	4
1.1 Contenu et objectifs de la publication	4
1.2 Informations méthodologiques	5
1.3 Glossaire	6
2. Equipements des personnes et des ménages en matière de mobilité	8
2.1 Moyens de transport individuel	8
2.2 Permis de conduire	10
2.3 Places de stationnement	10
2.4 Véhicules partagés (<i>car-, bike- et ride-sharing</i>)	11
2.5 Abonnements de transports publics	12
3. Comportements de mobilité	13
3.1 Taux de mobilité	13
3.2 Nombre de déplacements	13
3.3 Distance parcourue et durée	16
3.4 Répartition modale	20

RÉSUMÉ

En 2021, suivant une tendance baissière entamée depuis de nombreuses années, les ménages résidant dans le canton de Genève possèdent désormais en moyenne moins d'une voiture (0,98 contre 1,14 en 2000). Par ailleurs, 29 % d'entre eux n'en possèdent aucune (20 % en 2000).

Autre évolution majeure dans l'équipement des ménages : l'attrait pour le vélo à assistance électrique (15 % des ménages en dispose d'au moins un en 2021, contre 7 % en 2015). La possession d'au moins un deux-roues motorisé (20 % des ménages en 2021) ou d'un vélo (non électrique) en état de marche (54 %) est plus stable.

Près de quatre Genevois sur cinq (78 %) sont titulaires d'un permis de conduire (auto ou moto), chiffre stable depuis 2000. Les personnes âgées de 65 ans ou plus sont de plus en plus nombreuses à avoir un permis de conduire, tandis qu'un effet inverse s'observe parmi les 18-44 ans.

Les diverses options de partage de véhicules n'entrent que lentement dans les habitudes des résidents du canton : 4 % d'entre eux sont membres d'une organisation d'autopartage, tandis que moins de 1 % sont affiliés à un système de vélos en libre-service.

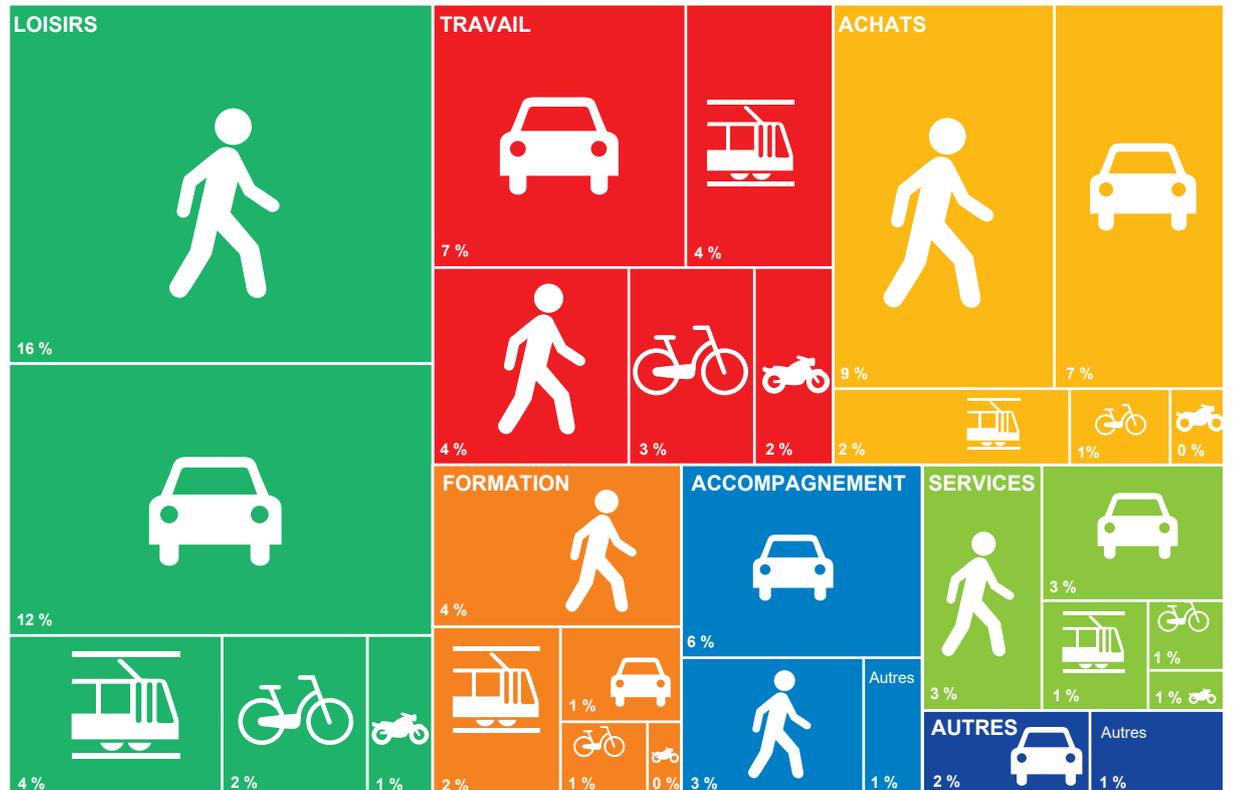
Par rapport à 2015, les abonnements de transports publics sont moins répandus en 2021 : 26 % des résidents ont un abonnement *Unireso* (29 % en 2015) et 4 % disposent d'un abonnement général CFF (7 % en 2015).

En 2021, la mobilité des habitants du canton est marquée par la pandémie de Covid-19. En moyenne, un Genevois effectue 2,9 déplacements quotidiens, totalisant 23,0 kilomètres pour une durée de 78 minutes. C'est moins qu'en 2015 (3,6 déplacements, pour 30,3 kilomètres et 89 minutes).

Les loisirs constituent le motif principal de déplacements (35 % des déplacements) des Genevois, loin devant les trajets pour aller au travail ou faire des achats (19 % chacun).

Quant aux moyens de transport utilisés, 40 % de l'ensemble des déplacements se font en voiture ou en deux-roues motorisé (parfois associé à un autre moyen de transport) et 14 % en transports publics. Le reste des déplacements s'effectuent en mobilité dite « douce » : 39 % à pied et 8 % en vélo (y compris vélo à assistance électrique).

Par rapport à 2015, la part des déplacements effectués en transports publics est en baisse, au profit de la voiture, du vélo et du vélo à assistance électrique. Ce repli des transports publics, observé tant à Genève que dans l'ensemble de la Suisse, vient interrompre une tendance haussière observée auparavant. Il s'explique sans doute en grande partie par la pandémie, qui a engendré un report de certains usagers vers des moyens de transport individuel.



Guide de lecture : les pourcentages affichés représentent la part de l'ensemble des déplacements effectués par les résidents du canton de Genève qui sont effectués avec un moyen de transport et pour un motif spécifiques.

Exemple 1 : 7 % de l'ensemble des déplacements sont des déplacements effectués en voiture (en tant que conducteur ou passager) et dont l'objectif est de se rendre au travail.

Exemple 2 : 16 % de l'ensemble des déplacements sont des déplacements à pied effectués pour motifs de loisirs.

Légende



Marche (y compris patins à roulettes, planche à roulettes, trottinette [dont électrique], chaise roulante)



Voiture en tant que conducteur ou passager (y compris l'utilisation du taxi et du covoiturage)



Transports publics (train, bus, tram, car postal, bateau, etc.)



Vélo et vélo à assistance électrique (y compris les vélos rapides nécessitant une immatriculation)



Deux-roues motorisé (motocycles et cyclomoteurs, sans les vélos à assistance électrique)

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

1. INTRODUCTION

1.1 Contenu et objectifs de la publication

La présente publication est fondée en quasi-totalité sur les résultats du microrecensement mobilité et transports (MRMT), une enquête nationale effectuée en principe tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Cette enquête, réalisée auprès d'un échantillon aléatoire de taille importante (environ 55 000 résidents du pays en 2021), est une des sources principales de résultats statistiques sur la mobilité des personnes en Suisse. Entre autres thématiques, elle offre un panorama tant de l'équipement des personnes et des ménages en matière de transports que de leur comportement en termes de mobilité : pour quelles raisons les personnes se déplacent-elles ? Avec quels moyens de transport ? Quand et pendant combien de temps ?

Grâce à un sur-échantillonnage financé par le canton de Genève, environ 4 700 personnes ont été interrogées dans le canton de Genève tout au long de l'année 2021, ce qui permet de fournir des résultats à l'échelon cantonal avec un haut niveau de fiabilité.

Effets de la pandémie de Covid-19

Initialement prévue et démarrée en 2020, la dernière édition du MRMT a dû être interrompue en mars 2020 et repoussée à 2021 en raison de la pandémie de Covid-19. En effet, pendant une partie de l'année 2020, les restrictions de déplacements étaient telles que la portée des résultats d'une enquête sur la mobilité aurait été trop limitée.

Si l'influence de la pandémie sur la mobilité a sans doute été moindre en 2021 qu'une année auparavant, la situation était encore loin de correspondre à un retour à la normale. De fait, différentes mesures visant à endiguer la pandémie ont été en vigueur au cours de l'année 2021, parfois sur une longue période et avec un impact non négligeable sur la mobilité des personnes interrogées : quarantaines et isolements, limitation des possibilités de déplacements à l'étranger, télétravail obligatoire, fermetures des lieux publics, réduction de l'offre culturelle et interdictions des manifestations publiques.

Par conséquent, les comparaisons avec les résultats des enquêtes précédentes sont souvent délicates, l'effet de la pandémie étant à la fois très présent et difficilement quantifiable.

1.2 Informations méthodologiques

Champ de l'enquête

L'enquête prend en compte l'ensemble des déplacements effectués par des résidents (âgés de six ans ou plus) du canton de Genève au cours de la journée de l'entretien, y compris les déplacements à l'étranger à condition qu'ils s'inscrivent dans une forme quotidienne ou routinière de mobilité¹. Elle ne capte donc pas les comportements relatifs à la mobilité des non-résidents qui se déplacent dans le canton, notamment ceux des travailleurs pendulaires entrants.

Précision des résultats

Comme il est d'usage pour toute enquête réalisée auprès d'un échantillon aléatoire de la population, l'ensemble des résultats calculés sont accompagnés d'une mesure d'estimation de leur niveau de précision, représentée dans certains graphiques et tableaux par un intervalle de confiance à 90 %. Si la précision n'est généralement pas mentionnée dans le texte pour des raisons de lisibilité, toutes les différences et comparaisons présentées comme telles dans la publication sont statistiquement significatives, sauf mention contraire. Par statistiquement significative, on entend que les intervalles de confiance de chacun des résultats comparés ne se chevauchent pas. En d'autres termes, lorsqu'une différence est statistiquement significative, cela indique qu'il est peu probable que la différence observée soit simplement due au hasard.

Analyses multivariées

La présente publication contient également des analyses multivariées qui permettent d'étudier simultanément plusieurs dimensions d'un phénomène et de déceler ainsi des facteurs confondants ou des corrélations fallacieuses. Pour des raisons de clarté, la présentation des résultats de ce type d'analyse se limite ici à des descriptions de tendances non chiffrées mais représentées par des symboles « + » ou « - ».

¹ Les voyages, en Suisse ou à l'étranger, qui ne s'apparentent pas à de la mobilité quotidienne font l'objet d'un relevé séparé dans l'enquête.

1.3 Glossaire

Découpage typologique

Selon le découpage territorial du canton de Genève utilisé pour l'analyse des résultats du MRMT, le canton est divisé en quatre zones :

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

- *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, Colonge-Bellerive, Cologny, Corsier, Dardagny, Genthod, Gy, Hermance, Jussy, Laconnex, Meinier, Pregny-Chambésy, Presinge, Russin, Soral, Troinex et Vandœuvres.

Déplacement

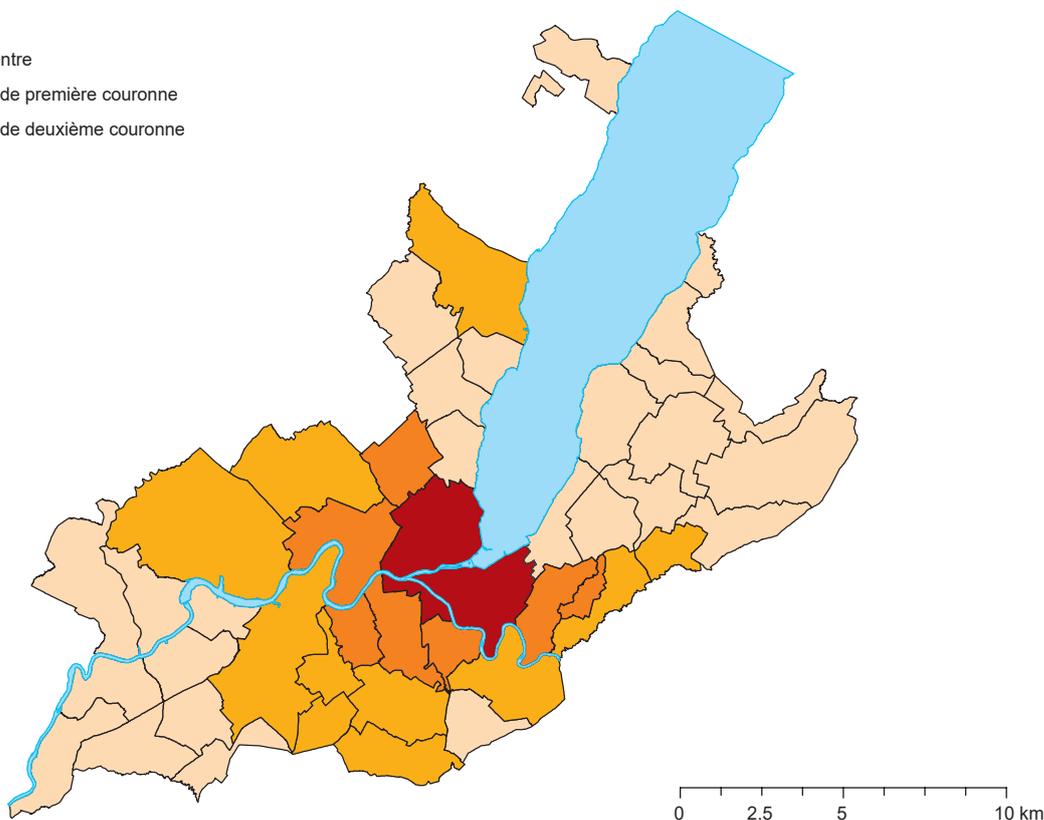
Un déplacement est un trajet qui commence lorsque la personne se met en mouvement pour un certain motif et se termine lorsque le lieu de destination est atteint. Un déplacement peut combiner plusieurs moyens de transport et ainsi être constitué de plusieurs étapes (voir ci-dessous).

Les 45 communes du canton de Genève selon le découpage typologique

Canton de Genève

Communes

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



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

Distance parcourue selon le moyen de transport

La distance parcourue selon le moyen de transport est calculée au niveau des étapes, c'est-à-dire qu'elle prend en compte les kilomètres parcourus à l'aide de chaque moyen de transport et pas simplement à l'aide du moyen de transport principal (moyen utilisé pour l'étape la plus longue du déplacement). Il s'agit d'une distance moyenne parcourue par jour et par personne.

Etape de déplacement

Une étape est une fraction (ou la totalité) d'un déplacement et correspond à l'utilisation d'un seul moyen de transport. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres. Par exemple, un déplacement pour aller faire des achats peut être constitué d'une étape de marche pour se rendre à un arrêt de bus, d'une étape de bus, puis d'une étape de marche pour se rendre à la destination finale (soit trois étapes au total).

Moyen de transport

Dans les analyses qui suivent, les moyens de transport sont divisés en trois grandes familles, selon la répartition effectuée par l'OFS :

- 1 Les *transports individuels motorisés (TIM)* qui regroupent :
 - la voiture en tant que conducteur ;
 - la voiture en tant que passager (y compris l'utilisation du taxi et du covoiturage) ;
 - les deux-roues motorisés (motocycles et cyclomoteurs, sans les vélos à assistance électrique).
- 2 Les *transports publics* qui regroupent :
 - le train ;
 - les autres transports publics (bus, tram, car, car postal, bateau, etc.).
- 3 La *mobilité douce* qui englobe :
 - la marche ;
 - le vélo ;
 - le vélo à assistance électrique (y compris les vélos rapides nécessitant une immatriculation) ;
 - Les autres engins assimilés à des véhicules : patins à roulettes, planche à roulettes, trottinette (y compris électrique), chaise roulante.

Dans la présente publication, qui se concentre sur la mobilité quotidienne, les étapes de déplacements qui sont effectuées en avion ou en camion sont écartées.

Moyen de transport principal du déplacement

Un déplacement peut combiner plusieurs moyens de transport (et ainsi être découpé en étapes). Dans cette étude, lorsqu'il est fait mention spécifiquement du *moyen de transport principal du déplacement*, cela correspond au moyen de transport utilisé lors de l'étape la plus longue du déplacement en termes de distance.

Niveau de revenu

Les ménages sont classés selon les trois catégories de revenu :

- *bas revenu* : revenu brut mensuel total du ménage de moins de 6 000 francs ;
- *revenu intermédiaire* : revenu brut mensuel total du ménage compris entre 6 000 et 12 000 francs ;
- *revenu élevé* : revenu brut mensuel total du ménage supérieur à 12 000 francs.

Répartition modale

La répartition modale correspond à la distribution, entre les différents moyens de transport, de la « quantité totale de mobilité ». Cette répartition peut se faire en fonction de différentes unités de mesure :

- la distance parcourue, en kilomètre ;
- la durée de déplacement, en minute ;
- le nombre de déplacements (selon le moyen de transport principal) ;
- le nombre d'étapes (selon le moyen de transport de chaque étape du déplacement).

La *répartition modale selon la distance parcourue* a tendance à donner un poids très important aux TIM et un poids faible à la mobilité douce. En effet, en raison de leur vitesse respective, les premiers sont très utilisés pour les plus longs trajets, les seconds pour les courtes distances.

La *répartition modale selon la durée* montre une autre facette de la mobilité. Cette méthode de calcul donne comparativement un poids plus élevé à la mobilité douce, principalement à la marche. En effet, si celle-ci sert essentiellement à effectuer des trajets courts, sa faible vitesse engendre des temps de parcours importants.

La *répartition modale selon le nombre de déplacements* ne prend en compte que le moyen de transport principal (en termes de distance) de chaque déplacement. Ainsi, par rapport à la répartition modale selon le nombre d'étapes (voir ci-dessous), elle tend à donner un poids plus petit à la mobilité douce au profit des TIM. En effet, lors d'un déplacement combinant, par exemple, la voiture et la marche, le déplacement sera presque toujours considéré comme un déplacement en voiture.

La *répartition modale selon le nombre d'étapes* prend en compte avec le même poids chaque occurrence d'utilisation d'un moyen de transport (marche y compris). Il en résulte une part importante occupée par la marche, qui est très souvent utilisée pour se déplacer, mais plutôt pour des courtes distances, et souvent associée à un autre moyen de transport.

2. ÉQUIPEMENT DES PERSONNES ET DES MÉNAGES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

2.1 Moyens de transport individuel

En 2021, les ménages du canton de Genève possèdent en moyenne 0,98 voiture, une valeur en diminution depuis 2000 où elle atteignait 1,14. Sans surprise, la propension d'un ménage à avoir une ou plusieurs voitures dépend fortement de sa zone géographique de domicile. Ainsi, si les ménages situés dans une commune périurbaine (voir *Glossaire*) disposent de 1,51 voiture en moyenne, ce chiffre s'abaisse à 0,69 pour les ménages de la ville de Genève. A noter que, pour l'ensemble de la Suisse, le nombre de voiture par ménage atteint 1,15.

La part des ménages ne disposant pas de voiture est en hausse, atteignant 29 % en 2021. En 2000, elle était de 20 %. En ville de Genève, 43 % des ménages sont sans voiture, contre 9 % dans les communes, moins denses, de la zone périurbaine.

Plus généralement, en matière de transports individuels, les ménages se sont fortement équipés de vélos à assistance électrique au cours des dernières années. En 2021, 15 % des ménages genevois en possèdent au moins un, soit plus du double qu'en 2015 (7 %). En 2010, leur présence dans les ménages du canton était encore marginale.

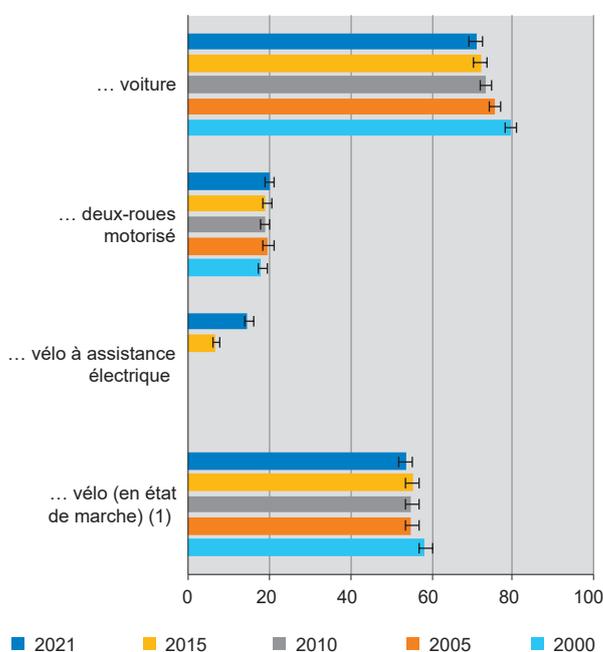
Voiture électrique ou hybride

Parmi les ménages qui disposent d'au moins une voiture, 7 % possèdent au moins un véhicule de type hybride ou électrique. Ce type de véhicule est plus souvent présent au sein des ménages à revenu élevé (12 %) que des ménages à bas revenu (4 %) ou revenu intermédiaire (6 %). De même, il est plus souvent prisé en zone périurbaine (15 %) que dans les autres zones du canton : 5 % en ville de Genève, 6 % dans le suburbain 1^{re} couronne et 8 % dans le suburbain 2^e couronne.

A noter que ces résultats restent valables en prenant en compte l'effet conjoint du niveau de revenu (voir *Glossaire*) et de la zone de résidence (les communes périurbaines abritent une plus grande proportion de ménages à revenu élevé). Ainsi, indépendamment de leur niveau de revenu, les ménages de la zone périurbaine ont une plus grande propension à posséder une voiture hybride ou électrique. C'est également le cas pour les ménages à haut revenu, indépendamment de leur zone de résidence.

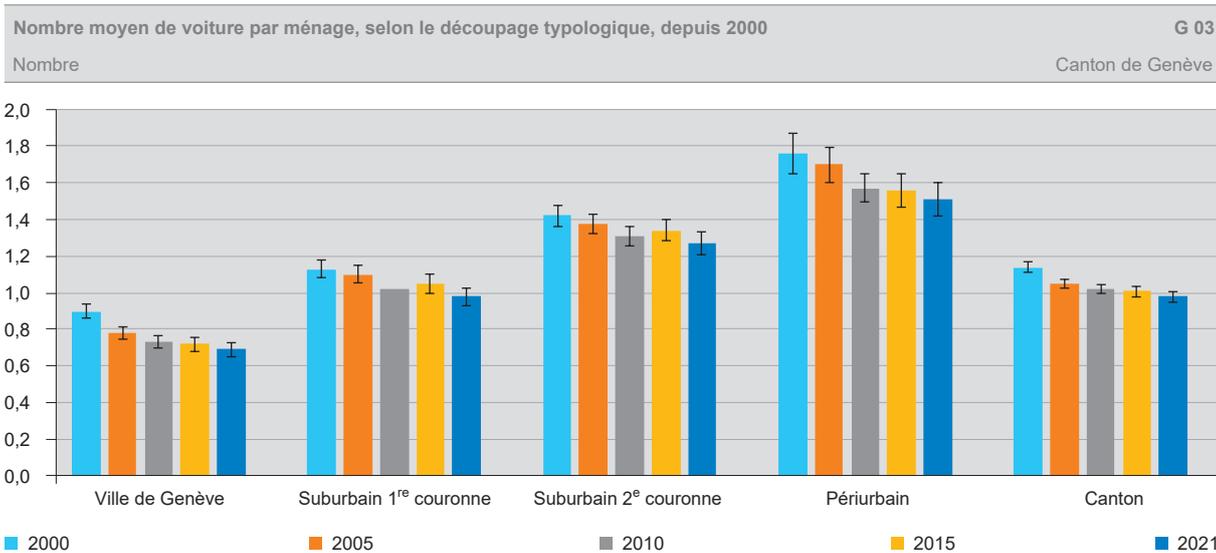
Cette croissance du vélo à assistance électrique ne semble pas se faire au détriment des deux-roues motorisés (motocycles et cyclomoteurs) qui équipent de manière stable un ménage sur cinq. Par ailleurs, la part de ménages disposant d'au moins un vélo non électrique en état de marche ne fléchit que légèrement en deux décennies (58 % en 2000 contre 54 % en 2021).

Part des ménages possédant au moins un / une..., depuis 2000 **G 02**
En % Canton de Genève

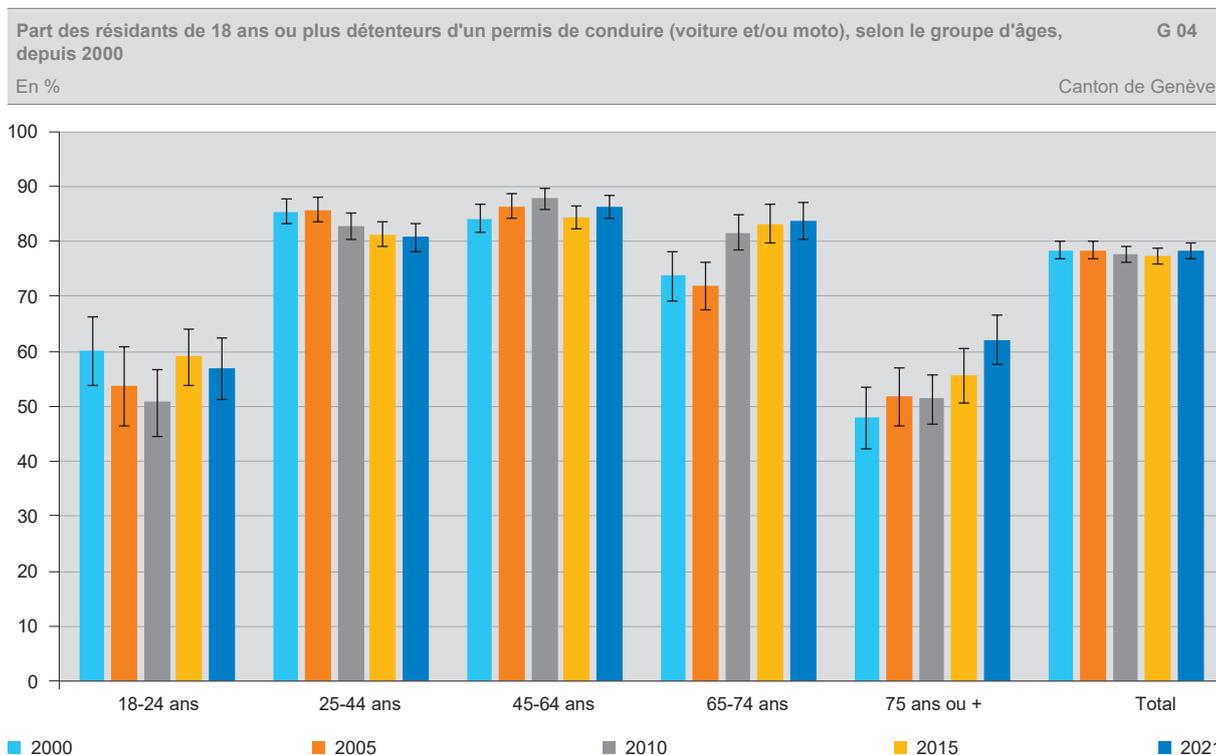


(1) Y compris les vélos à assistance électrique jusqu'en 2010 inclus.

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



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



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

2.2 Permis de conduire

Dans le canton de Genève, en 2021, 78 % des personnes majeures sont détentrices d'un permis de conduire auto ou moto. Cette proportion est restée très stable depuis 2000. Cela étant, elle ne résulte pas d'une stabilité des comportements de la population, mais plutôt de deux effets divergents.

Premièrement, la part de possesseurs de permis de conduire est en augmentation parmi les personnes âgées de 65 ans ou plus : elle atteint 73 % en 2021, contre 63 % en 2000. Ce constat est le résultat de la démocratisation progressive de la voiture et par conséquent du permis de conduire dès les années 1950 et jusqu'à la fin des années 1980. En effet, la plus grande partie des retraités d'aujourd'hui a atteint l'âge de la majorité durant des années marquées par une forte expansion de l'automobile.

A l'inverse, parmi les 18-44 ans, la part de possesseurs de permis de conduire tend à fléchir : ils étaient 80 % en 2000, contre 75 % en 2021. Si, au niveau de l'ensemble de la Suisse, la proportion de jeunes (18-24 ans) qui détenaient un permis de conduire est repartie à la hausse depuis 2010 après une période de baisse, ce n'est pas significativement le cas à Genève. En outre, en 2021, les 25-44 ans disposent moins souvent d'un permis de conduire que les 45-64 ans (81 % contre 86 %).

La légère diminution de l'attrait pour le permis de conduire parmi les 18-44 ans influe également sur le taux de motorisation du canton (nombre de voitures de tourisme en circulation pour mille habitants), en baisse quasi constante depuis 2001.

2.3 Places de stationnement

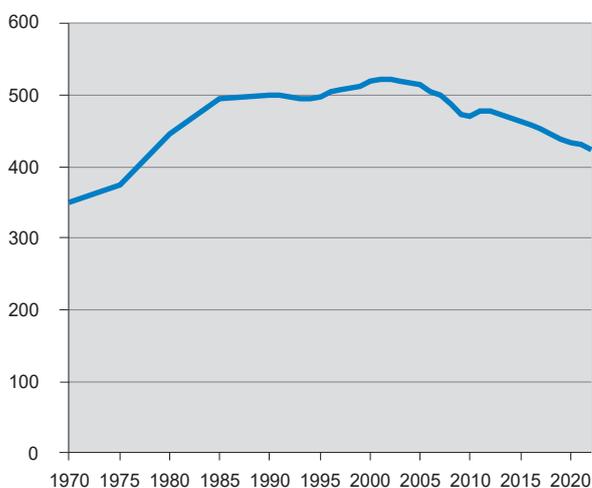
Pour les ménages genevois, la possession d'une place de stationnement au domicile (en location ou en propriété) dépend fortement de la zone de résidence. Si, en 2021, les ménages de la ville de Genève ne sont que 43 % à disposer d'au moins une place de stationnement, dans le périurbain 91 % en bénéficient. Cette part est de 73 % dans le suburbain 1^{re} couronne et atteint 83 % dans le suburbain 2^e couronne.

Plus de la moitié des actifs occupés du canton peuvent disposer d'une place de stationnement pour la voiture sur leur lieu de travail (56 % ; répartis en 32 % qui peuvent s'y parquer gratuitement et 24 % qui peuvent avoir accès à une place payante).

Parmi ceux-ci, l'utilisation de la place de stationnement au travail dépend significativement de son caractère payant. En effet, 62 % des actifs qui ont accès à une place gratuite l'utilisent toujours ou la plupart du temps, alors que les 38 % restant ne l'utilisent pas ou qu'occasionnellement. Ces proportions sont presque inversées pour les actifs pour lesquels seule l'option payante est disponible, avec respectivement 35 % et 65 %. Ainsi, la mise à disposition d'une place gratuite semble augmenter la propension à utiliser la voiture pour se rendre au travail. A noter que le prix mensuel médian d'une place de stationnement payante sur le lieu de travail atteint 119 francs.

La disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail est moins fréquente pour les actifs occupés du canton de Genève que pour ceux de l'ensemble de la Suisse où trois quarts des actifs sont concernés : 51 % d'entre eux peuvent utiliser une place gratuite et 23 % une place payante.

Taux de motorisation, depuis 2000 G 05
Voitures de tourisme en circulation
pour mille habitants Canton de Genève



Source : OFS / OFROU - Parc des véhicules routiers

2.4 Véhicules partagés (car-, bike- et ride-sharing)

En 2010, 3 % des Genevois détenteurs d'un permis de conduire étaient membres d'une organisation d'autopartage (*car-sharing*). Ce type d'organisation met à la disposition de ses membres des véhicules sans chauffeur. Si une légère progression est enregistrée à l'échelon du pays (de 3,3 % en 2010 à 4,5 % en 2021), aucun essor significatif n'est observé au niveau cantonal, qui concernent 4 % des Genevois tant en 2015 qu'en 2021.

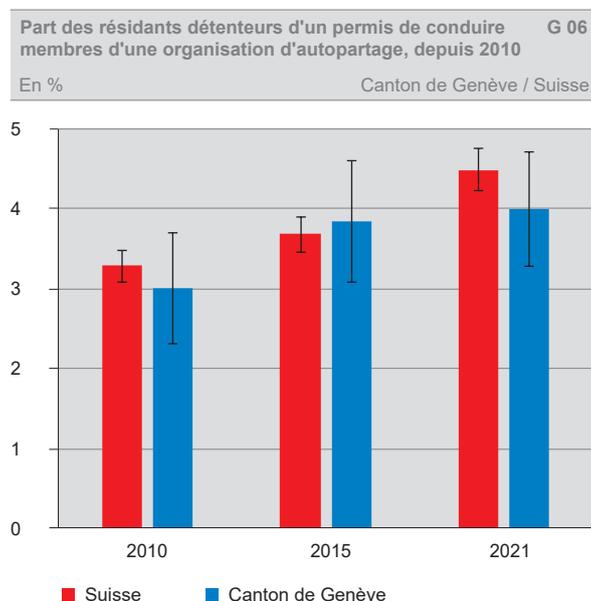
En ce qui concerne les systèmes de vélos en libre-service, vélopartage (*bike-sharing*), ceux-ci n'existent que depuis 2020 dans le canton de Genève. En 2021, moins de 1 % des résidents sont affiliés à une organisation de ce type. Malgré le caractère urbain du canton, qui tend à favoriser ce genre de services, c'est légèrement moins qu'à l'échelon de la Suisse (1,5 % de l'ensemble des résidents et 2,0 % des habitants des communes urbaines), où plusieurs agglomérations disposent d'un système de vélopartage depuis plus longtemps.

Autre évolution récente en matière de mobilité, les systèmes de *covoiturage* (*ride-sharing*) se différencient de l'autopartage par le fait que la prestation payante consiste en la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur. Dans certains cas, ces services sont très similaires à ceux proposés par les taxis classiques. En 2021, 31 % des Genevois ont déjà utilisé un tel système, contre 18 % des Suisses.

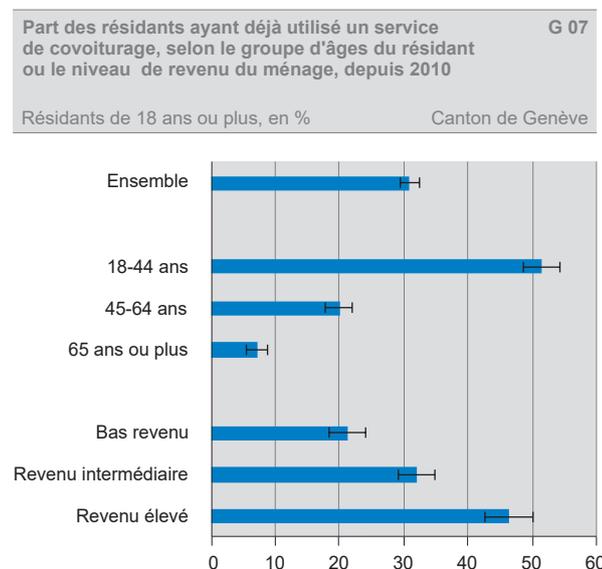
Si la zone de domicile n'a pas d'effet sur l'utilisation des systèmes de covoiturage dans le canton, il n'en est pas de même pour l'âge : plus de la moitié des 18-44 ans y ont déjà fait appel (51 %), contre 20 % des 45-64 ans et 7 % des personnes ayant atteint l'âge de la retraite.

Le niveau de revenu est également un facteur déterminant de l'utilisation des services payants de covoiturage. Les personnes vivant dans des ménages à revenu élevé sont nettement plus susceptibles d'y avoir déjà eu recours que les personnes vivant dans des ménages à bas revenu : 47 %, contre 21 %. Enfin, les personnes vivant dans des ménages sans voiture sont plus susceptibles d'utiliser les services de covoiturage et ce indépendamment de leur niveau de revenu, de leur âge ou de leur zone de domicile.

L'utilisation des services de covoiturage demeure ponctuelle pour les résidents du canton. En 2021, la part de l'ensemble des étapes de déplacements (voir *Glossaire*) effectuées en covoiturage payant ou en taxi ne dépasse pas 0,2 %. Ce chiffre est stable par rapport à 2015.



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



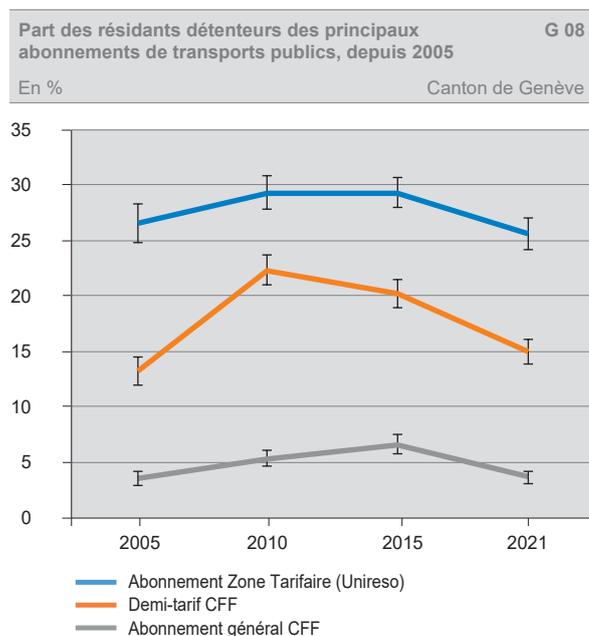
Source : OFS / ARE / OCSTAT - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

2.5 Abonnements de transports publics

Si l'équipement des ménages en matière de transports individuels est moins développé en milieu urbain, c'est logiquement le contraire avec les abonnements de transports publics. Dans l'ensemble du canton de Genève, parmi les personnes âgées de 16 ans ou plus, 26 % ont un abonnement de zone tarifaire (Unireso) en 2021. En ville de Genève et dans la première couronne suburbaine, ce chiffre atteint 29 %, tandis qu'il se fixe à 22 % en suburbain deuxième couronne et à 15 % dans le périurbain.

Les principaux abonnements CFF sont moins fréquents parmi les Genevois que parmi l'ensemble des résidents du pays. Ainsi, l'abonnement demi-tarif qui est détenu par plus d'un tiers des 16 ans ou plus au niveau national (35 %) ne concerne que 15 % des Genevois. Pour l'abonnement général, les parts se montent à 9 % à l'échelon du pays et à 4 % au niveau du canton.

Par rapport à 2015, l'année 2021 enregistre un recul significatif de la souscription aux abonnements CFF et Unireso. Comme la pandémie et les diverses mesures appliquées durant l'année pour l'endiguer ont eu un effet important sur la quantité de déplacements et sur l'utilisation des transports publics en particulier, il est trop tôt pour évaluer si ce recul se confirmera dans le futur, notamment avec la généralisation du télétravail qui peut rendre les abonnements de transports publics moins attrayants. En ce qui concerne l'abonnement demi-tarif des CFF, le recul avait déjà été entamé en 2015, tant à Genève que dans l'ensemble de la Suisse.



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

3. COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

3.1 Taux de mobilité

En 2021, la proportion de personnes ayant quitté au moins une fois leur domicile le jour de l'enquête (taux de mobilité) atteint 85 % dans le canton de Genève. Pandémie oblige, c'est moins qu'en 2015 (90 %). La même dynamique s'observe au niveau Suisse, où le taux de mobilité s'élève à 83 % en 2021, contre 89 % en 2015.

Si la pandémie n'est citée que dans 7 % des cas comme raison principale de l'absence de déplacement, son influence sur le phénomène peut toutefois être largement indirecte. En effet, le motif de non-déplacement ayant le plus fortement augmenté entre 2015 et 2021 est l'absence de nécessité de le faire, citée comme cause principale dans 40 % des cas. Il est probable que les mesures prises contre la pandémie, notamment les périodes de fermetures des lieux publics et le télétravail, ont limité le besoin en déplacement.

3.2 Nombre de déplacements

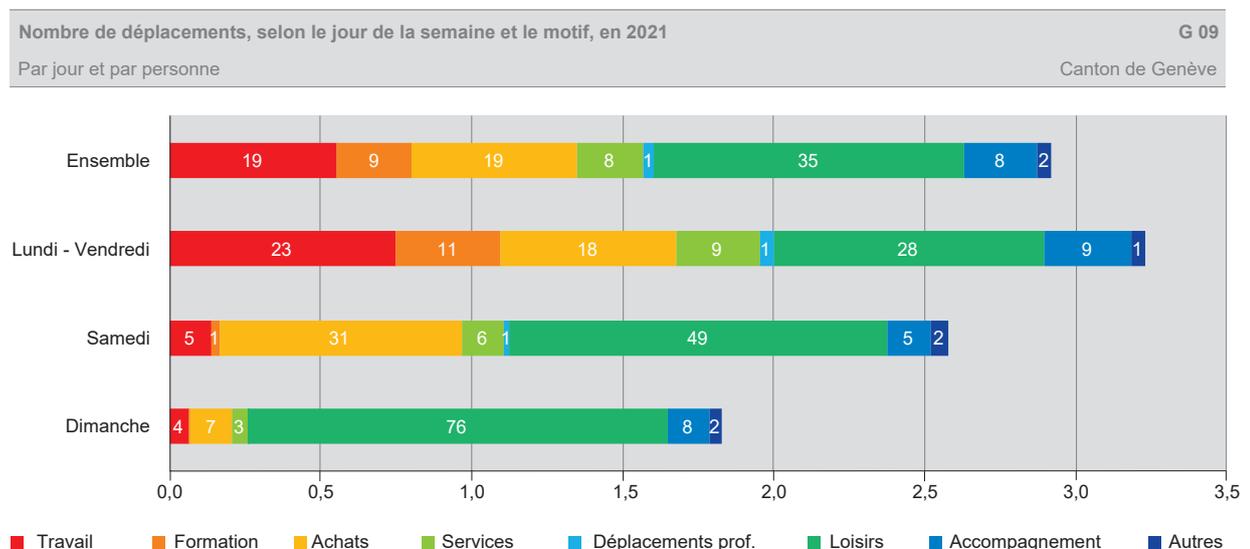
Fortement influencés par la pandémie de Covid-19, les déplacements (voir *Glossaire*) des Genevois sont plus rares en 2021 qu'en 2015 : 2,9 déplacements quotidiens en moyenne, contre 3,6 en 2015. Les jours de semaine (3,2 déplacements par jour entre le lundi et le vendredi) sont nettement plus propices aux déplacements que les jours de week-end (2,6 le samedi et 1,8 le dimanche).

Selon le motif

Les loisirs constituent en 2021, comme lors des enquêtes précédentes, le premier motif de déplacement des habitants du canton de Genève avec 35 % des déplacements, loin devant ceux pour se rendre au travail ou pour aller faire des achats (19 % chacun). Les déplacements pour des raisons de formation (9 %), d'accompagnement de personnes (par exemple, accompagnement d'enfants à une activité ; 8 %) ou d'utilisation de services (par exemple, aller à la banque ou à un rendez-vous médical ; 8 %) sont moins fréquents. Les déplacements professionnels (hors trajet domicile-travail) ne représentent que 1 % des déplacements.

Par rapport à 2015, cette répartition n'a pas beaucoup changé. Malgré différentes évolutions accélérées par la pandémie, comme le télétravail ou la téléformation, la part due aux déplacements pour se rendre au travail ou au lieu de formation n'a pas diminué. En revanche, la part des déplacements consacrés aux loisirs a subi une baisse significative (39 % en 2015), de même que les déplacements professionnels (3 % en 2015).

Ces deux évolutions peuvent sans doute être partiellement expliquées par la pandémie, celle-ci ayant limité l'offre de loisirs et favorisé le développement de réunions de travail à distance. En contrepartie, la part dédiée à l'utilisation de services a augmenté (6 % en 2015). Le caractère souvent incompressible d'un déplacement pour motif de services, ainsi qu'une possible augmentation des consultations médicales en raison de la pandémie, peuvent expliquer cette hausse relative.



Guide de lecture : les valeurs inscrites sur le graphique correspondent à des parts en pourcent. Par exemple : 23 % des déplacements effectués du lundi au vendredi sont des déplacements pour motif de travail.

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

Les loisirs, c'est quoi ?

Les déplacements ayant pour motif les loisirs peuvent représenter des activités très variées. En détail, la catégorie est dominée par quatre types d'activités : les activités extérieures non sportives (comme promener le chien), qui représentent 33 % de l'ensemble des déplacements liés aux loisirs ; la visite à des connaissances, amis ou famille (21 %) ; les activités sportives (y compris randonnée, balade à vélo, fitness, bien-être/wellness ; 19 %) ; les sorties dans les cafés, bars ou restaurants (15 %). Les autres types d'activités de loisirs sont nettement moins souvent citées (12 % en tout). Elles incluent les manifestations culturelles, activités religieuses, activités associatives, manifestations sportives, etc.

En revanche, le groupe d'âges influe sur le nombre de déplacements : les 18-64 ans se déplacent davantage que les 65 ans ou plus. Il en est de même pour le type de ménage : les adultes vivant en couple sans enfant se déplacent moins que ceux vivant seuls ou en couple avec enfants.

Les personnes de 18 ans ou plus qui ne possèdent pas de permis de conduire effectuent également moins de déplacements. Par rapport aux personnes dont le plus haut niveau de formation correspondant au degré tertiaire (HES, Université), celles dont le plus haut niveau de formation correspond au degré secondaire 1 (scolarité obligatoire) se déplacent moins fréquemment. Il en va de même pour les personnes qui vivent dans un ménage à bas revenu par rapport à celles qui sont dans un ménage à revenu élevé.

Enfin, les personnes travaillant à temps partiel se déplacent significativement plus que les autres.

Si l'ensemble des facteurs mentionnés ci-dessus influent significativement sur le nombre de déplacements, leur effet demeure mesuré. Quantité d'autres facteurs, non relevés dans l'enquête, conditionnent le nombre de déplacements des résidents du canton.

Facteurs liés au nombre de déplacement

En analysant simultanément plusieurs variables socio-démographiques, il est constaté que ni le sexe, ni la zone géographique de domicile, ni le fait de disposer d'un abonnement aux transports publics n'ont d'effet sur le nombre de déplacements effectués.

FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUES LIÉS AU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS, EN 2021

T 01

RÉSIDENTS ÂGÉS DE 18 ANS OU PLUS

CANTON DE GENÈVE

Facteurs	Catégories	Influence
Groupe d'âges	18-24 ans	+/-
	25-44 ans	référence
	45-64 ans	+/-
	65-74 ans	-
	75 ans ou plus	--
Niveau de formation	Degré secondaire 1 (scolarité obligatoire)	-
	Degré secondaire 2 (CFC, Maturité)	+/-
	Degré tertiaire (HES, Université)	référence
Revenu du ménage	Bas	-
	Intermédiaire	+/-
	Élevé	référence
Statut d'occupation	Actif à plein temps	référence
	Actif à temps partiel	+
	En formation	+/-
	Inactif ou actif non occupé	+/-
Type de ménage	Personne seule	+
	Couple sans enfant	référence
	Couple avec enfant(s)	+
	Parent seul avec enfant(s)	+/-
	Autres	+/-
Permis de conduire	Oui (auto et/ou moto)	référence
	Non	-

Guide de lecture

Légende

Un symbole + indique que, toutes choses égales par ailleurs, une personne appartenant à cette catégorie a en moyenne un nombre de déplacements supérieur à celui appartenant à la catégorie de référence.	Davantage de déplacements que la catégorie de référence	++
		+
	Pas significativement différent de la catégorie de référence	+/-
		-
	Moins de déplacements que la catégorie de référence	--

Exemples :

- (Groupe d'âges) : une personne âgée de 65-74 ans se déplace, toutes choses égales par ailleurs, légèrement moins qu'une personne âgée de 25 à 44 ans.
- (Revenu du ménage) : il n'y a pas de différence significative entre le nombre de déplacement d'une personne vivant dans un ménage à revenu moyen par rapport à une personne vivant dans un ménage à revenu élevé.

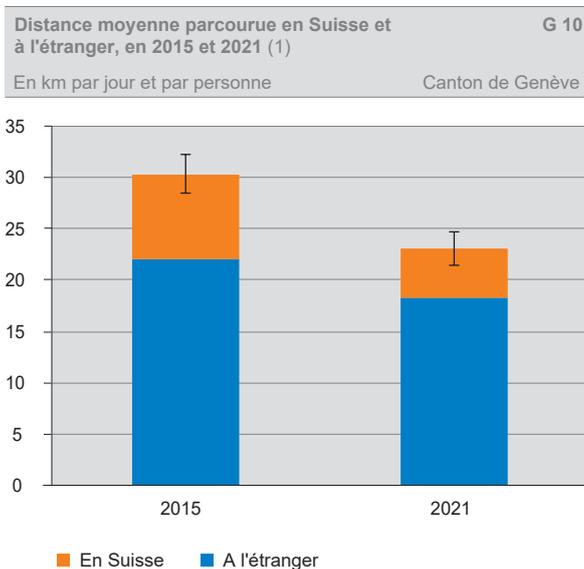
Source : OFS / ARE / OCSTAT - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

3.3 Distance parcourue et durée

Comme le nombre de déplacements, la distance totale parcourue par jour fléchit également en 2021 par rapport à 2015. Ainsi, un Genevois parcourt en moyenne 23,0 kilomètres par jour en 2021, contre 30,3 kilomètres six ans auparavant. Probablement en raison des restrictions liées à la pandémie, et même si les distances parcourues pour des voyages non liés à la mobilité quotidienne ne sont pas comprises ici, ce sont les distances parcourues à l'étranger qui ont diminué le plus nettement, passant de 8,3 à 4,8 kilomètres. A l'échelon du pays, la distance parcourue par jour (déplacements à l'étranger compris) est nettement supérieure à celle observée à Genève, avec 32,8 kilomètres par habitant.

La distance parcourue varie largement en fonction du lieu d'habitation. Les personnes domiciliées en ville de Genève ou dans la première couronne suburbaine couvrent beaucoup moins de kilomètres par jour que celles qui résident dans les communes moins denses. Ainsi, un habitant de la ville de Genève parcourt en moyenne 19,0 kilomètres par jour en 2021, contre 34,7 pour un habitant d'une commune périurbaine.

En 2021, les Genevois ont passé en moyenne 78 minutes par jour en déplacement (hors temps d'attente et de correspondance lors des changements de moyen de transport). Cette durée totale de déplacement est très similaire à celle enregistrée pour l'ensemble de la Suisse (77 minutes), malgré une distance de déplacement nettement inférieure pour les habitants du canton de Genève. Ceci s'explique notamment par le caractère comparativement moins dense du territoire national, qui permet des vitesses de déplacement plus rapides.



(1) Déplacements assimilés à de la « mobilité quotidienne », hors voyages.

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

Selon le motif

La plus grande partie de la distance parcourue par la population genevoise l'est pour des raisons de loisirs (10,5 kilomètres, soit 46 % de la distance totale), tandis que le travail ne concerne que 18 % des kilomètres parcourus (4,2 kilomètres). Comme pour le nombre de déplacements, la baisse observée entre 2021 et 2015 en termes de distance est très largement imputable aux déplacements pour motif de loisirs, qui passent de 16,5 à 10,5 kilomètres. Les déplacements pour raisons professionnelles, qui ont toutefois un poids relativement faible dans l'ensemble de la distance parcourue, diminuent encore plus fortement en termes relatifs, passant de 1,5 à 0,3 kilomètre.

Selon le moyen de transport

Environ deux tiers de la distance moyenne parcourue chaque jour par les Genevois est effectuée en transport individuel motorisé (TIM ; voir *Glossaire* pour une définition détaillée de tous les moyens de transport) : 62 % en voiture (39 % en tant que conducteur et 23 % en tant que passager) et 4 % en deux-roues motorisé. Les transports publics viennent ensuite avec 23 %.

Enfin, la mobilité douce, dont la vitesse est plus faible, couvre 11 % de la distance : 7 % pour la marche, 3 % pour le vélo et 1 % pour le vélo à assistance électrique. A noter que ce dernier moyen de transport est le seul à avoir été utilisé sur une plus grande distance en 2021 qu'en 2015.

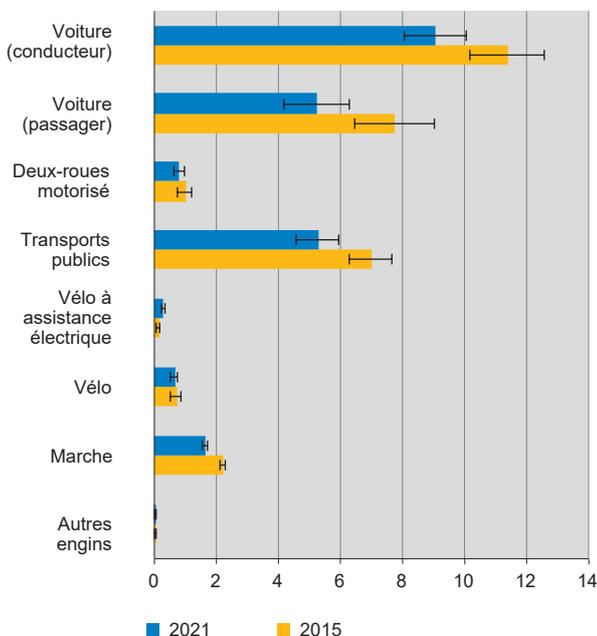
Si la marche ne permet de couvrir que 1,7 des 23,0 kilomètres parcourus en moyenne par les Genevois chaque jour, elle est omniprésente en termes de fréquence : près de la moitié des étapes quotidiennes de déplacement se font à pied, pour un total de 33 minutes, soit 42 % de la durée quotidienne de déplacement.

Distance moyenne parcourue selon le moyen de transport, en 2015 et 2021

G 12

En km par jour et par personne

Canton de Genève



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

Distance moyenne parcourue, selon le motif du déplacement, en 2015 et 2021

G 11

En km par jour et par personne

Canton de Genève



Guide de lecture : les valeurs inscrites sur le graphique représentent le nombre de kilomètres parcourus en moyenne journalière pour chaque motif. Par exemple : en 2021, 10,5 kilomètres sont parcourus chaque jour par personne pour les loisirs.

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

SYNTHÈSE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES RÉSIDANTS SELON LE MOYEN DE TRANSPORT, EN 2021

T 02

PAR JOUR ET PAR PERSONNE

CANTON DE GENÈVE / SUISSE

	Distance, en km	Durée, en minute (1)	Déplacements, en nombre (2)	Étapes, en nombre
Canton de Genève				
Ensemble	23,0	78	2,9	4,3
Transport individuel motorisé	15,1	30	1,2	1,3
Voiture (conducteur)	9,1	18	0,8	0,9
Voiture (passager)	5,2	9	0,3	0,3
Deux-roues motorisé	0,8	2	0,1	0,1
Transports publics	5,3	10	0,4	0,6
Mobilité douce	2,6	38	1,3	2,4
Marche	1,7	33	1,1	2,1
Vélo	0,7	3	0,2	0,2
Vélo à assistance électrique	0,3	1	0,1	0,1
Autres engins	0,0	1	0,0	0,0
Suisse				
Ensemble	32,8	77	2,8	3,8
Transport individuel motorisé	23,6	32	1,4	1,5
Voiture (conducteur)	17,0	23	1,1	1,1
Voiture (passager)	6,1	8	0,3	0,3
Deux-roues motorisé	0,4	1	0,0	0,0
Transports publics	6,6	9	0,3	0,5
Mobilité douce	2,6	36	1,1	1,9
Marche	1,7	31	0,8	1,6
Vélo	0,7	4	0,2	0,2
Vélo à assistance électrique	0,2	1	0,0	0,0
Autres engins	0,0	1	0,0	0,0

(1) Sans le temps d'attente et de correspondance lors des changements de moyen de transport.

(2) Le moyen de transport du déplacement est celui utilisé lors de l'étape la plus longue du déplacement, en termes de distance.

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

Travail à domicile et déplacements

Lors de la pandémie de Covid-19, le travail à domicile s'est développé et s'est largement répandu en 2021. Outre une généralisation de cette pratique au sein de certaines entreprises, le Conseil fédéral a imposé un télétravail (partiel) obligatoire pendant une bonne partie de l'année. Ainsi, 43 % des actifs interrogés étaient concernés partiellement ou complètement par le travail à domicile durant la période où ils ont participé à l'enquête.

Cependant, en moyenne, les actifs qui pratiquent le télétravail font le même nombre de déplacements quotidiens que les autres actifs (3,2). Si la part des déplacements pour motif de travail est logiquement plus faible pour les actifs qui pratiquent le télétravail (27 %) que pour ceux qui ne le pratiquent pas (38 %), elle est compensée par des déplacements pour motif de loisirs plus nombreux : ils représentent 33 % des déplacements pour les actifs qui pratiquent le télétravail contre 27 % pour les autres actifs. Il en va de même pour les déplacements dédiés à l'accompagnement de personnes (12 % contre 8 %).

Rappelons que l'enquête ne capte pas les comportements relatifs à la mobilité des non-résidents qui se déplacent dans le canton, notamment ceux des travailleurs pendulaires entrants.

Si la part des déplacements pour motif de travail est moindre pour les actifs pratiquant le travail à domicile, la distance moyenne parcourue pour aller au travail est en revanche identique dans les deux groupes. Ceci s'explique par le fait que les personnes pratiquant le télétravail ont en moyenne une plus grande distance à parcourir entre le domicile et le lieu de travail que celles qui ne le pratiquent pas.

Au total, les actifs qui pratiquent le travail à domicile parcourent une distance totale significativement plus grande que ceux qui ne le pratiquent pas (34 kilomètres contre 24 kilomètres). La plus grande part de cette différence provient de la distance parcourue pour les loisirs qui est nettement supérieure parmi les personnes pratiquant le télétravail (15 kilomètres contre 8 kilomètres).

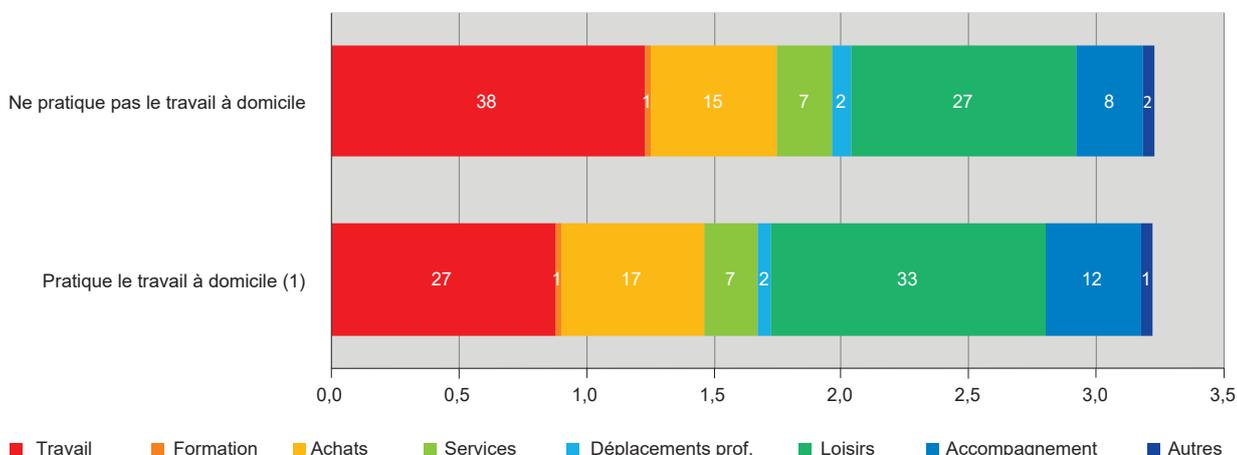
Cet écart de distance totale de déplacement s'explique essentiellement par le niveau de revenu, et non pas par la pratique du télétravail elle-même. En effet, le travail à domicile, qu'il soit dû à la pandémie ou non, est largement plus répandu au sein des actifs vivant dans des ménages à revenu élevé (68 % d'entre eux pratiquent au moins partiellement le télétravail) que dans des ménages à revenu intermédiaire (43 %) ou bas (21 %). Or, la distance parcourue (notamment pour les loisirs) est significativement liée au revenu : les personnes vivant en ménage à revenu élevé ont tendance à se déplacer davantage. Ainsi, à catégorie de revenus équivalente, il n'y a pas de différence significative en matière de distance parcourue par jour entre les actifs qui pratiquent le travail à domicile et les autres actifs.

Nombre de déplacements des actifs occupés, selon le motif et la pratique de travail à domicile, en 2021

G 13

Par jour et par personne

Canton de Genève



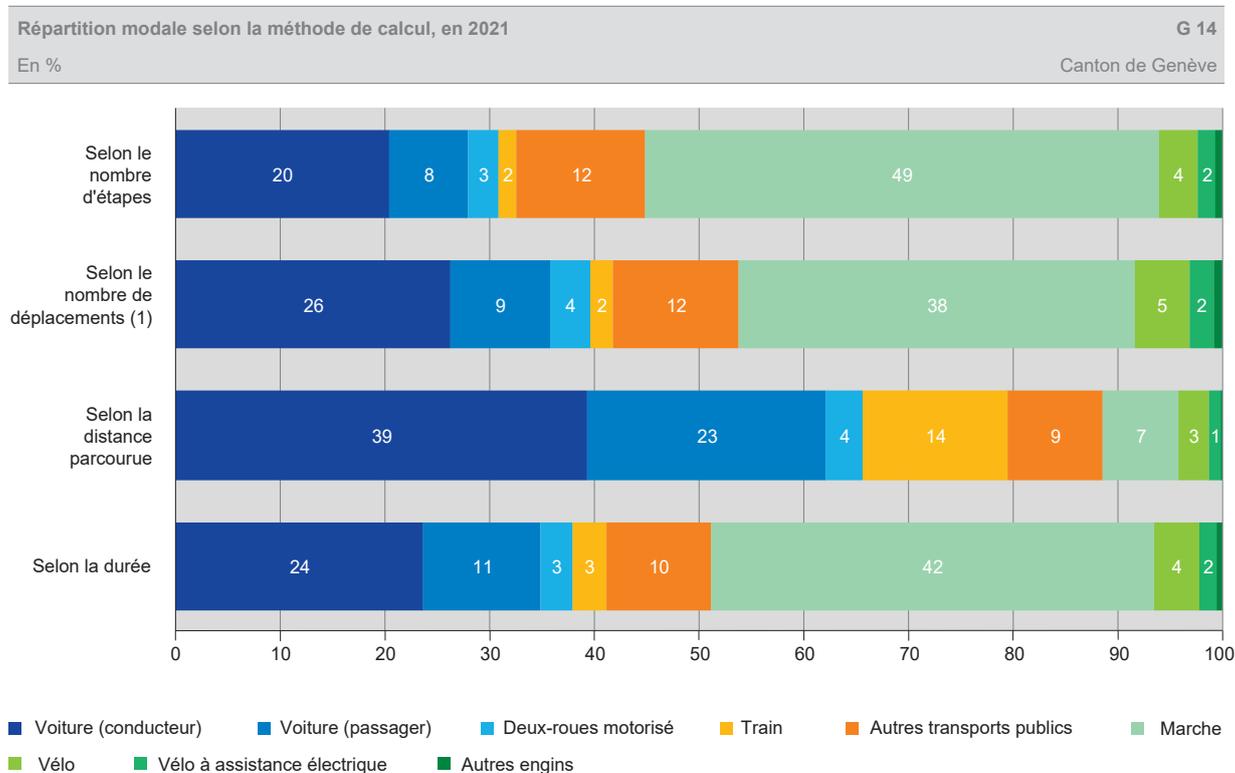
Guide de lecture : les valeurs inscrites sur le graphique correspondent à des parts en pourcent. Par exemple : 38 % des déplacements effectués par les actifs occupés qui ne pratiquent pas le travail à domicile sont des déplacements pour motif de travail.

(1) Personnes actives déclarant effectuer leur activité professionnelle partiellement ou entièrement à domicile au moment de l'enquête (mais pas nécessairement lors du jour de référence au cours duquel les déplacements sont relevés).

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

3.4 Répartition modale

La répartition modale (voir *Glossaire*) permet de résumer la répartition de l'utilisation des différents moyens de transport au sein de la population. Cette répartition peut se calculer de plusieurs manières selon que l'intérêt sera porté sur la distance totale parcourue, sur le temps total passé en déplacement, sur le nombre de déplacements ou sur le nombre d'étapes. En effet, en raison notamment de la vitesse de déplacement très différente d'un moyen de transport à un autre, la répartition modale varie fortement selon la manière de l'appréhender.



(1) Un déplacement pouvant combiner plusieurs moyens de transport, seul le moyen de transport principal du déplacement (celui utilisé sur la plus longue distance) est pris en compte ici.

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

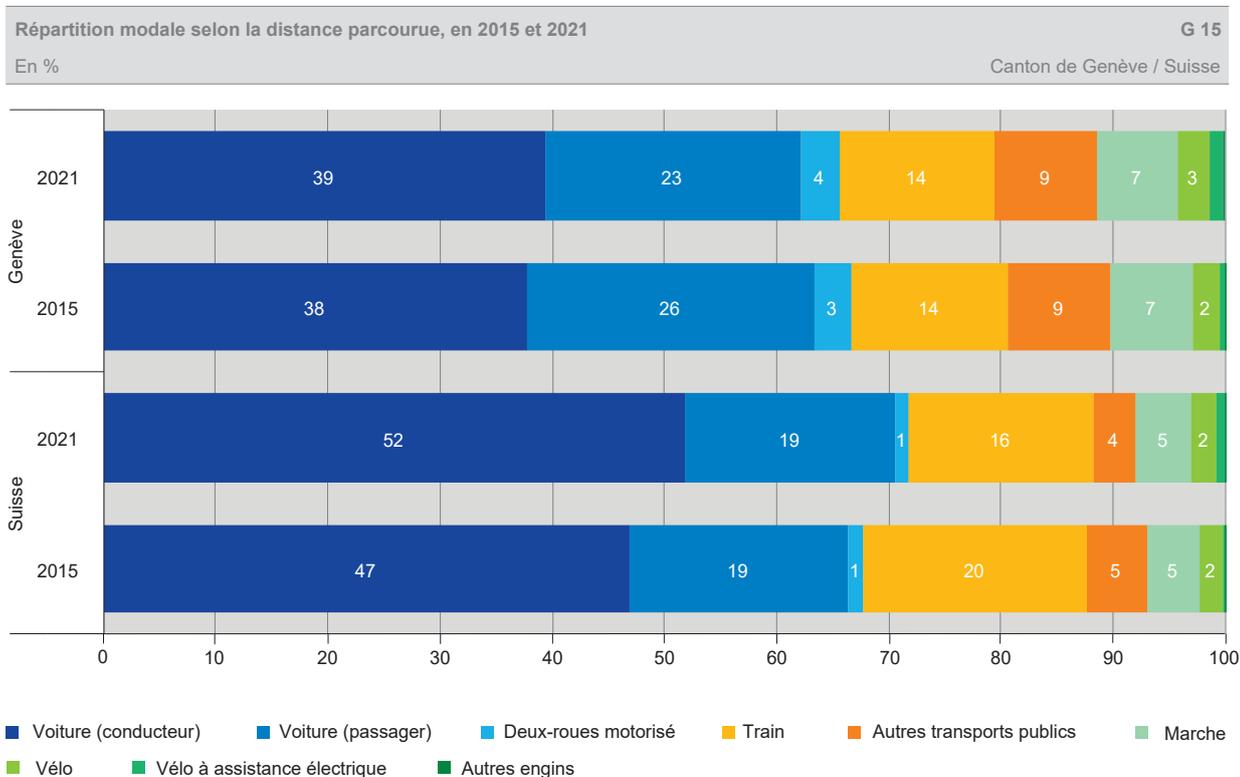
Selon la distance parcourue

En termes de distance parcourue, 66 % de la mobilité des Genevois est effectuée en TIM, contre 23 % en transports publics et 11 % en mobilité douce. Cette répartition est stable par rapport à 2015. La part des TIM se répartit entre la voiture en tant que conducteur (39 %), la voiture en tant que passager (23 %) et les deux-roues motorisés (4 %).

En Suisse, la part des TIM est plus importante (72 %). Quant aux transports publics, ils représentent 20 % de la distance et la mobilité douce 8 %. Par rapport à 2015, contrairement à ce qui est observé dans le canton de Genève, les TIM (+ 4 %) et la mobilité douce (+ 1 %) ont gagné du terrain dans l'ensemble de la Suisse, au détriment des transports publics (- 5 %).

Cela peut s'expliquer notamment par la pandémie de Covid-19 qui a vu une partie des usagers se détourner des transports collectifs pour opter davantage pour des transports individuels (motorisés ou de mobilité douce).

Si ce mouvement n'est pas visible de manière significative dans le canton au niveau de la répartition modale selon la distance parcourue, il l'est, dans une certaine mesure, en termes de répartition modale selon le nombre d'étapes.



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

Selon le nombre d'étapes

En termes de nombres d'étapes (un déplacement peut être composé de plusieurs étapes si celui-ci combine plusieurs moyens de transport), la répartition modale montre un visage différent, principalement en raison de l'importance majeure de la marche.

En 2021, un Genevois effectue en moyenne 49 % de ses étapes de déplacement à pied. C'est davantage que dans l'ensemble de la Suisse (41 %), mais c'est moins qu'en 2015 (52 %). La part modale des vélos (4 %) et des vélos à assistance électrique (2 %) augmente en revanche par rapport à 2015. La mobilité douce prise dans son ensemble concerne ainsi 55 % des étapes de déplacement.

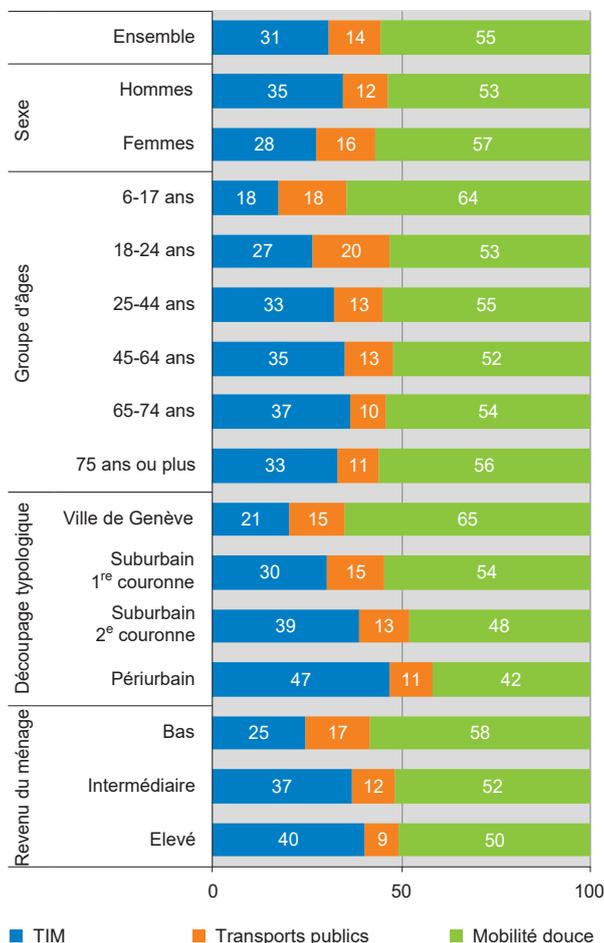
Résultat imputable en partie à la pandémie, la part des étapes effectuées en transports publics fléchit, passant de 16 % à 14 %. Une baisse similaire est enregistrée au niveau suisse, ce qui marque un coup d'arrêt à la progression de l'utilisation des transports publics observée entre 2000 et 2015.

En revanche, si les parts modales tant du train que des transports publics routiers (tram et bus) sont en recul au niveau national, seuls ces derniers le sont au niveau cantonal. La relative résistance de la part modale du train dans le canton (on observe une hausse de 1 % à 2 % qui n'est pas statistiquement significative), malgré la pandémie, pourrait être due à la mise en place du Léman Express en 2020, qui a augmenté fortement l'offre ferroviaire dans le canton.

Enfin, 31 % des étapes sont effectuées en TIM à Genève (39 % pour l'ensemble de la Suisse). Si la stabilité est de mise pour les parts modales respectives de la voiture en tant que passager (8 %) et des deux-roues motorisés (3 %), la part des étapes effectuées en voiture en tant que conducteur (20 %) est en hausse par rapport à 2015 (18 %).

En résumé, si la mobilité a diminué entre 2015 et 2021, la répartition modale selon le nombre d'étapes a également été modifiée avec un report d'une partie des utilisateurs de transports publics vers la voiture, le vélo et le vélo à assistance électrique.

Répartition modale selon le nombre d'étapes, pour diverses caractéristiques sociodémographiques, en 2021
En % Canton de Genève



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

La zone de domicile représente un facteur structurant la répartition modale de la mobilité des habitants du canton. Ainsi, à mesure que l'on s'éloigne du centre, que la densité et la mixité fonctionnelle diminuent, la part modale des TIM augmente. Si 21 % des étapes de déplacements des résidents de la ville de Genève se font en TIM, les proportions passent respectivement à 30 % et 39 % pour les habitants des première et deuxième couronnes suburbaines. Pour le périurbain, près d'une étape sur deux (47 %) se fait en TIM. Un mouvement inverse est constaté pour la mobilité douce, dont la part modale est largement plus forte au centre (65 % en ville de Genève) qu'en périphérie (42 % dans le périurbain). Enfin, la part dédiée aux transports publics est plus faible dans les zones moins denses (13 % dans le suburbain deuxième couronne et 11 % dans le périurbain) qu'au centre du canton (15 % tant en ville de Genève que dans le suburbain première couronne), mais les écarts sont peu marqués.

En contrôlant les effets pour plusieurs facteurs socio-démographiques (sexe, zone de domicile, niveau de revenu du ménage, statut d'occupation, niveau de formation, détention du permis de conduire), l'âge n'a que peu de poids sur la répartition modale selon le nombre d'étapes. Les personnes âgées de 75 ans ou plus ont toutefois une propension moins importante à utiliser les transports publics et la mobilité douce. Quant aux jeunes adultes, ils utilisent davantage les transports publics. Les hommes utilisent légèrement plus souvent les TIM que les femmes, et inversement pour les transports publics.

Si le revenu du ménage n'a que peu d'effet sur la répartition modale, le niveau de formation a une influence significative : l'utilisation des TIM est moins intensive parmi les personnes ayant une formation universitaire, qui privilégient davantage la mobilité douce que les personnes au bénéfice d'une formation secondaire. Enfin, sans surprise, la détention du permis de conduire est associée à une plus forte utilisation des TIM et à un recours moins fréquent aux transports publics et à la mobilité douce. Rappelons ici que le recours aux TIM inclut également l'utilisation des véhicules en tant que passager, même lorsque celle-ci concerne une course en taxi par exemple.

**FACTEURS SOCIODÉMOGRAPHIQUES LIÉS À LA RÉPARTITION MODALE
SELON LE NOMBRE D'ÉTAPES, EN 2021**

T 03

RÉSIDENTS ÂGÉS DE 18 ANS OU PLUS

CANTON DE GENÈVE

Facteurs	Catégories	Influence		
		Transports individuels motorisés	Transports publics	Mobilité douce
Sexe	Homme	+	-	+/-
	Femme	référence	référence	référence
Groupe d'âges	18-24 ans	+/-	+	+/-
	25-44 ans	référence	référence	référence
	45-64 ans	+/-	+/-	+/-
	65-74 ans	+/-	+/-	+/-
	75 ans ou plus	+/-	-	-
Niveau de formation	Degré secondaire 1 (scolarité obligatoire)	+	+/-	--
	Degré secondaire 2 (CFC, Maturité)	+	+/-	-
	Degré tertiaire (HES, Université)	référence	référence	référence
Revenu du ménage	Bas	+/-	+	+/-
	Intermédiaire	+/-	+/-	+/-
	Élevé	référence	référence	référence
Statut d'occupation	Actif à plein temps	référence	référence	référence
	Actif à temps partiel	+/-	+/-	+/-
	En formation	--	+/-	+/-
	Inactif ou actif non occupé	--	-	+
Découpage typologique	Ville de Genève	--	+/-	++
	Suburbain 1 ^{re} couronne	référence	référence	référence
	Suburbain 2 ^e couronne	+	+/-	+/-
	Périurbain	++	-	--
Permis de conduire	Oui (auto et/ou moto)	++	--	--
	Non	référence	référence	référence

Guide de lecture

Légende

Un symbole + indique que, toutes choses égales par ailleurs, une personne appartenant à cette catégorie a en moyenne une part modale plus grande pour ce mode de transport qu'une personne appartenant à la catégorie de référence.	Part modale plus grande que pour la catégorie de référence	++
		+
	Part modale non significativement différente de la catégorie de référence	+/-
		-
	Part modale plus petite que pour la catégorie de référence	--

Exemple :

• (Niveau de formation) : une personne avec un niveau de formation du secondaire 2 a, toutes choses égales par ailleurs, une répartition modale qui penche davantage vers les transports individuels motorisés et moins vers la mobilité douce qu'une personne avec un niveau de formation tertiaire.

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

Selon le nombre de déplacements

La répartition modale selon le nombre de déplacements permet d'étudier les comportements de mobilité selon le moyen de transport utilisé et le motif du déplacement simultanément. L'analyse croisée des déplacements en fonction du moyen de transport principal du déplacement (voir *Glossaire*) et du motif montre que les préférences des Genevois en termes de moyen de transport dépendent du but principal du déplacement.

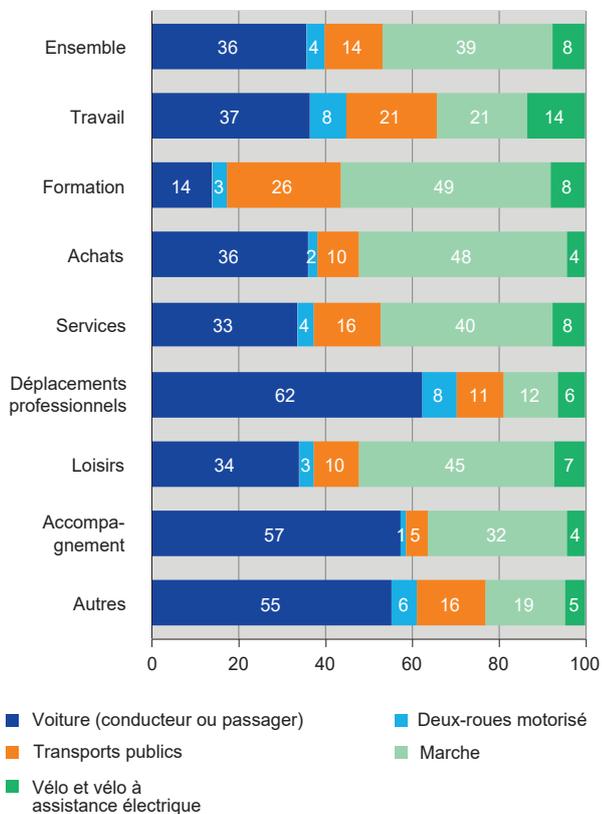
La marche, qui est le moyen de transport principal de 39 % des déplacements, est particulièrement utilisée pour les déplacements de formation (49 % d'entre eux), qui concernent beaucoup de personnes mineures disposant de moins de possibilités de moyens de transport et qui se rendent dans une école proche de leur domicile, pour les achats (48 %) et les loisirs (45 %). A ce titre, rappelons que, dans le cadre des loisirs, le but du déplacement est parfois le déplacement lui-même (promenade, balade à vélo). Comparativement, les déplacements à pied sont en revanche peu utilisés pour se rendre au travail (21 %).

Au contraire, le motif travail est surreprésenté au sein des déplacements à vélo (y compris vélo à assistance électrique) avec 14 % des déplacements pour ce motif contre 8 % pour l'ensemble des déplacements. Ce moyen de transport, tout comme les deux-roues motorisés, est évidemment moins utilisé lorsqu'il s'agit de porter des charges ou des personnes : seuls 4 % des déplacements sont effectués à vélo tant au sein du motif achats que du motif accompagnement de personnes.

La voiture est utilisée largement pour tous les motifs (36 % de l'ensemble des déplacements), à l'exception de la formation (qui concerne beaucoup de personnes qui ne sont pas encore en âge de conduire ; 14 %). Elle est privilégiée lorsqu'il s'agit d'accompagner des personnes (57 %).

Enfin, les transports publics (14 % des déplacements) sont utilisés davantage pour se rendre sur le lieu de travail (21 %) ou de formation (26 %) que pour les achats (10 %), les loisirs (10 %) ou l'accompagnement de personnes (5 %).

Répartition modale selon le nombre de déplacements, par motif, en 2021
En % Canton de Genève



COLLECTION : **ANALYSES**

SÉRIE : **COMMUNICATIONS STATISTIQUES**

NUMÉROS PARUS

- 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
- 59 La mobilité des habitants du canton de Genève
Résultats des microrecensements mobilité et transports (MRMT) 2000 à 2015
- 60 Revenu et fortune des ménages genevois
Résultats 2014-2015
- 2020 61 Le travail à temps partiel dans le canton de Genève
Comparaison entre hommes et femmes
- 62 Transactions immobilières dans le canton de Genève de 1990 à 2017
- 63 La santé des Genevois en 2017 et comparaison depuis 1992
Résultats de l'enquête suisse sur la santé 1992 à 2017
- 2021 64 Enquête sur les familles et les générations 2018
Résultats pour le canton de Genève
- 65 Quatre-vingts ans d'évolution des loyers à Genève
- 66 Le personnel soignant dans le canton de Genève de 2010 à 2019
- 2022 67 Projections démographiques pour le canton de Genève
Population résidante de 2021 à 2050
- 68 Impact de l'introduction et de la suspension du vote par internet dans le canton de Genève
- 69 Religion et spiritualité dans le canton de Genève en 2019
- 2023 70 Projections du nombre de ménages et de logements
dans le canton de Genève à l'horizon 2050

PUBLICATIONS DE L'OFFICE CANTONAL DE LA STATISTIQUE

COLLECTION DONNÉES GÉNÉRALES

Mémento statistique

Synthèse annuelle des données essentielles sur le canton et les communes. 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.

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 présentant une analyse commentée de la conjoncture économique pour le canton de Genève.

OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER

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

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