



En bus, en voiture ou à vélo... quelle mobilité pour l'Université?

Aucune enquête systématique n'a été effectuée à ce jour sur l'ensemble du campus pour connaître les habitudes de transport des membres de la communauté universitaire. Quelques indices toutefois. Un travail a ainsi été réalisé en 1999 sous la direction de Giuseppe Pini, enseignant au Département de géographie et directeur de [l'Observatoire de la mobilité](#). Il concerne uniquement les personnes fréquentant Uni Mail. L'enquête a toutefois été réalisée avec un échantillon représentatif de plus de 300 personnes.

Une assez nette majorité, près de 40% des personnes interrogées, toutes catégories confondues, dit avoir opté pour la mobilité douce, soit le vélo ou la marche, selon cette enquête. 30% ont recours aux transports en commun, 25% se déplacent avec leur véhicule individuel motorisé. Quant aux 5% restant, ils combinent différents moyens de transport.

L'enquête fait également ressortir des variations assez importantes d'une catégorie d'usagers à l'autre. Les enseignants se définissent comme les champions de la mobilité douce, puisqu'ils sont 50% à choisir le vélo ou la marche, contre 30% pour le personnel administratif et technique (PAT), les étudiants se situant entre-deux, avec 40%.

L'impact de la crise du logement

Comment expliquer ces variations? Pour Giuseppe Pini, la question du lieu d'habitation joue un rôle prépondérant. Plus les distances entre logement et lieu de travail sont longues, plus le recours aux transports individuels motorisés est fréquent. Cela expliquerait le taux relativement faible de piétons et cyclistes parmi les membres du PAT qui, en moyenne, habitent plus loin de l'Université que les enseignants.

La crise du logement, qui oblige les étudiants à trouver un toit de plus en plus loin du campus, dans des quartiers mal desservis par les transports publics, risque également d'augmenter l'utilisation des transports individuels motorisés dans cette catégorie.

Une question d'image

Par ailleurs, "l'Université n'a pas une politique claire en matière de mobilité", relève Giuseppe Pini: "On a fait construire un parking sous Uni Mail, ce qui favorise la voiture. Puis, on incite le PAT à souscrire à des abonnements TPG, par le biais de tarifs réduits."

Or les nuisances causées par les transports individuels motorisés ne peuvent pas être sous-estimées, selon Giuseppe Pini: "L'Etat fait beaucoup pour la récupération du papier et de l'aluminium, c'est bien. Mais la pollution engendrée par les voitures et deux roues est infiniment plus problématique. 50% de la pollution dans le secteur tertiaire est due aux déplacements. L'Université, étant l'un des plus gros employeurs du canton, ne peut se soustraire à sa responsabilité, surtout lorsqu'elle se targue d'être à la pointe dans le domaine du management durable..." Il y va également de l'image qu'entend se donner l'institution.

Raison pour laquelle Giuseppe Pini plaide pour la mise en œuvre d'un plan de mobilité pour l'Université. "Cela se fait dans d'autres pays pour des entreprises dépassant les 200 employés." Une base de données est créée sur les habitudes de mobilité des employés, ce qui permet, par exemple, d'inciter au co-voiturage lorsque plusieurs personnes habitent un même quartier. Selon les cas, l'employeur peut également mettre à disposition des vélos. Enfin, cette démarche permet à l'entreprise de définir une politique de mobilité cohérente.

La Ville de Genève a effectué, en 2002, une enquête sur les habitudes des usagers des Hôpitaux universitaires de Genève (employés, patients et visiteurs) dans le cadre d'une campagne de promotion de l'écomobilité dans le quartier La Cluse- La Roseraie. Vous pouvez [consulter les résultats](#) de cette enquête

La voiture continue de s'attirer les faveurs de plus en plus de personnes résidant en Suisse. 23,3% des personnes actives se rendaient en voiture sur leur lieu de travail en 1970, elles étaient 37,7% en 1980, 42,4% en 1990 et 49,2% en 2000. Voir à ce sujet le communiqué de presse de l'Office fédéral de la statistique "[Recensement 2000 : pendulaires et agglomérations](#)"

Jacques Erard

Université de Genève, [Presse Information Publications](#)
Novembre 2003