

# Utilisation et attractivité des TPG dans le périmètre de Genève Sud

## rapport final

Manuel BARRANCO, Patrick BOILLAT, Sonia LAVADINHO, Sylvie MOUQUIN  
sous la direction de Giuseppe PINI

septembre 2003



<b>Résumé</b>	<b>4</b>
<b>Utilisation des TPG</b>	<b>4</b>
Choix modal, motifs de déplacement et destinations	4
Facteurs influençant l'utilisation des TPG	5
<b>Attractivité des TPG</b>	<b>5</b>
Evaluation de la qualité de l'offre TPG	5
Motifs de non-utilisation des TPG	6
Renforcements souhaités de l'offre TPG	6
<b>Utilité et potentialité du service Proxibus</b>	<b>6</b>
<b>1 Introduction</b>	<b>8</b>
1.1 Objectifs de l'étude et contenu du document	8
1.2 Méthodologie de l'étude	8
1.3 Description de l'échantillon	10
<b>2 Les déplacements pour le motif travail</b>	<b>11</b>
2.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour le motif travail ?	11
2.2 Qui utilise les TPG pour se rendre au travail ?	13
2.2.1 Utilisation des TPG et sexe des usagers	13
2.2.2 Utilisation des TPG et âge des usagers	14
2.2.3 Utilisation des TPG et revenu des usagers	14
2.2.4 Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule	15
2.3 Où va-t-on travailler ?	17
2.3.1 Lieu de travail des actifs	17
2.3.2 Lieu de travail des actifs et moyen de transport utilisé	18
2.4 Attractivité des TPG pour aller travailler	19
2.4.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de travail	19
2.4.2 Motifs de non-utilisation des TPG pour aller travailler	22
<b>3 Les déplacements pour le motif formation</b>	<b>24</b>
3.1 Les déplacements pour le motif formation des personnes de plus de 15 ans	24
3.1.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour rejoindre le lieu de formation ?	24
3.1.2 Qui utilise les TPG pour rejoindre le lieu de formation ?	25
3.1.3 Où va-t-on étudier/se former ?	26
3.1.4 Attractivité des TPG pour rejoindre le lieu de formation	26
3.2 Les déplacements pour le motif formation des enfants de moins de 15 ans	29
3.2.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour aller à l'école ?	29
3.2.2 Qui utilise les TPG pour aller à l'école ?	31
3.2.3 Où va-t-on à l'école ?	31
3.2.4 Attractivité des TPG pour aller à l'école	33
<b>4 Les déplacements pour le motif achats « plaisir »</b>	<b>37</b>
4.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour aller faire les achats « plaisir » ?	37
4.2 Qui utilise les TPG pour aller faire les achats « plaisir » ?	39
4.2.1 Utilisation des TPG et sexe des usagers	39
4.2.2 Utilisation des TPG et âge des usagers	40
4.2.3 Utilisation des TPG et activité professionnelle	40
4.2.4 Utilisation des TPG et revenu	41
4.2.5 Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule	41

<b>4.3</b>	<b>Où va-t-on faire les achats « plaisir » ?</b>	<b>43</b>
4.3.1	Lieu d'achats « plaisir » des personnes habitant le périmètre d'étude	43
4.3.2	Lieu d'achats « plaisir » et moyen de transport utilisé	44
<b>4.4</b>	<b>Attractivité des TPG pour aller faire les achats « plaisir »</b>	<b>45</b>
4.4.1	Evaluation de la qualité de l'offre TPG en direction du lieu d'achats « plaisir »	45
4.4.2	Motifs de non-utilisation des TPG pour aller faire les achats « plaisir »	47
<b>5</b>	<b>Les déplacements pour le motif loisirs</b>	<b>50</b>
<b>5.1</b>	<b>Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour aller réaliser les activités de loisirs ?</b>	<b>50</b>
<b>5.2</b>	<b>Qui utilise les TPG pour aller réaliser les activités de loisirs ?</b>	<b>52</b>
5.2.1	Utilisation des TPG et sexe des usagers	52
5.2.2	Utilisation des TPG et âge des usagers	53
5.2.3	Utilisation des TPG et activité professionnelle des usagers	53
5.2.4	Utilisation des TPG et nombre d'enfants dans les ménages	54
5.2.5	Utilisation des TPG et revenu des usagers	54
5.2.6	Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule	55
<b>5.3</b>	<b>Où réalise-t-on les activités de loisirs ?</b>	<b>56</b>
5.3.1	Lieux de loisirs des personnes habitant le périmètre d'étude	56
5.3.2	Lieu de loisirs et moyen de transport utilisé	57
<b>5.4</b>	<b>Attractivité des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs</b>	<b>58</b>
5.4.1	Evaluation de la qualité de l'offre TPG pour aller réaliser les activités de loisirs	58
5.4.2	Motifs de non-utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs	61
<b>6</b>	<b>Renforcements souhaités de l'offre de transports en commun et évaluation des potentialités du service Proxibus</b>	<b>63</b>
<b>6.1</b>	<b>Renforcements souhaités de l'offre de transports en commun</b>	<b>63</b>
<b>6.2</b>	<b>Evaluation des potentialités du service Proxibus</b>	<b>65</b>
6.2.1	L'utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus	65
6.2.2	L'utilité du service Proxibus pour les enfants de moins de 15 ans	69
6.2.3	Evaluation de la nécessité de réservation du service Proxibus	71
6.2.4	Prix du service Proxibus	74
<b>7</b>	<b>Synthèse de l'étude et conclusions générales</b>	<b>77</b>
<b>7.1</b>	<b>Utilisation des TPG par les habitants de Genève Sud</b>	<b>77</b>
7.1.1	Part modale et fréquentation des TPG	77
7.1.2	Les destinations des déplacements	80
7.1.3	Les utilisateurs des TPG	81
<b>7.2</b>	<b>Attractivité des TPG pour les habitants de Genève Sud</b>	<b>83</b>
7.2.1	Evaluation de la qualité de l'offre TPG	83
7.2.2	Les motifs de non-utilisation des TPG	85
7.2.3	Les renforcements souhaités de l'offre de transports en commun	86
<b>7.3</b>	<b>Utilité et potentialité du service « Proxibus » dans le périmètre de Genève Sud</b>	<b>87</b>
<b>8</b>	<b>Annexes</b>	<b>90</b>

## Résumé

Les Transports Publics Genevois (TPG) ont mandaté l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) de l'Université de Genève afin de réaliser une étude sur l'utilisation actuelle et l'attractivité des TPG à l'intérieur du périmètre de Genève Sud. Trois objectifs principaux ont été assignés à cette étude : analyser l'utilisation des TPG dans le périmètre de Genève Sud ; évaluer l'attractivité des TPG pour les habitants de Genève Sud et évaluer les potentialités d'un service Proxibus dans ce périmètre. Une enquête téléphonique a été réalisée auprès de 836 habitants des dix secteurs qui composent ce périmètre : Carouge Centre et Sud, Grand-Lancy Nord et Sud, Plan-les-Ouates Nord et Sud, Veyrier Est et Ouest, Troinex et Bardonnex. Ce document présente les résultats de l'enquête en tentant de répondre aux trois objectifs fixés.

## Utilisation des TPG

### *Choix modal, motifs de déplacement et destinations*

La voiture est le moyen de transport globalement prédominant pour ce périmètre, surtout pour les motifs loisirs (61.7%), travail (48.9%) et achats « plaisir » (40.7%). Elle reste très utilisée quelle que soit la destination et joue un rôle prépondérant pour desservir les destinations périphériques et se rendre dans les centres commerciaux à l'extérieur du centre-ville.

Les TPG sont surtout utilisés pour les motifs formation des adolescents et adultes (61.3%) et achats « plaisir » (41.2%). Le motif loisirs est celui qui draine le moins d'usagers des TPG (18.2%).

La marche est le moyen de transport privilégié par les enfants pour se rendre à l'école (56.9%).

Le mode mixte voiture-TPG est surtout utilisé pour des achats « plaisir » (5.9%) essentiellement par des femmes. Cette stratégie permet de combiner un accès rapide en voiture (parking à proximité immédiate du périmètre d'achats) avec des déplacements en TPG à l'intérieur du périmètre d'achats.

Au sein de zones denses et/ou relativement proches de la ville qui bénéficient de bonnes dessertes TPG avec des lignes urbaines à fréquences élevées, la part modale des TPG est assez forte, dépassant les 20% et atteignant même plus de 50% pour les achats « plaisir », car ces derniers ont lieu pour la plupart au centre-ville.

Les utilisateurs habituels des TPG sont très fidèles à ce moyen de transport et l'utilisent très régulièrement, surtout pour les motifs formation, travail et achats « plaisir », alors que le rôle d'appoint des TPG auprès des non-utilisateurs reste marginal, à l'exception des utilisateurs des deux-roues. Le motif loisirs est celui pour lequel ce rôle d'appoint est le plus faible, quel que soit le moyen de transport habituellement utilisé.

Le périmètre lui-même et le secteur Cité Rive Gauche représentent à eux seuls les trois quarts des destinations pour les motifs travail, formation et achats « plaisir ». Pour le motif loisirs, ces deux pôles récoltent un peu plus de la moitié des destinations.

Le centre-ville constitue le principal pôle d'attraction à l'extérieur du périmètre. Les interrogés s'y déplacent surtout pour les motifs achats « plaisir » (57.5%) et travail (37.5%).

A l'intérieur du périmètre, Carouge, Grand-Lancy et Plan-les-Ouates constituent les principaux pôles d'attraction, tous motifs confondus.

Bardonnex et Troinex sont des communes très peu autonomes, qui ne constituent pas des pôles d'attraction, quel que soit le motif analysé, et nécessitent par conséquent des déplacements à l'extérieur pour réaliser des activités.

Si le périmètre accueille surtout des personnes pour le motif formation, les motifs travail, loisirs et achats « plaisir » génèrent tout de même chacun un quart des déplacements en son sein.

Les déplacements vers le nord représentent une part non-négligeable de tous les déplacements, notamment en direction de l'agglomération Nord pour les motifs travail (7%) et formation (5.1%), du secteur Meyrin-Aéroport pour les motifs travail (6.6%) et loisirs (5.2%) et de Balexert pour le motif achats (7.7%). Les agglomérations Sud et Est sont surtout mentionnées comme destinations pour les motifs formation et travail. La France arrive en troisième position pour le motif loisirs (9.4%) et est également une destination mentionnée pour les achats « plaisir », l'école ainsi que les lieux de formation des adolescents et adultes.

## ***Facteurs influençant l'utilisation des TPG***

### **Sexe**

Tous motifs confondus, les hommes utilisent moins les TPG que les femmes, alors qu'ils utilisent plus la voiture et beaucoup plus les deux-roues, motorisés ou non.

### **Age**

Les jeunes et les retraités sont les principaux utilisateurs des TPG pour les motifs achats « plaisir » (60%) et loisirs (respectivement 40% et 30%). L'utilisation des TPG est la plus faible entre 35 et 44 ans : elle tombe à 8% pour le motif loisirs et 7.1% pour le motif travail.

### **Activité professionnelle**

Les non-actifs utilisent presque deux fois plus les TPG pour le motif achats « plaisir » et plus de trois fois plus pour le motif loisirs. Si un actif sur trois utilise les TPG pour le motif achats « plaisir », ils ne sont plus qu'un sur cinq à recourir aux TPG pour le motif travail et seulement un sur dix pour le motif loisirs.

### **Disponibilité d'un véhicule**

Les personnes disposant d'un véhicule motorisé ont beaucoup moins recours aux TPG que les personnes captives, tous motifs confondus. Plus de trois quarts des personnes captives utilisent les TPG pour les motifs travail, formation et achats « plaisir », seulement deux tiers y a recours pour le motif loisirs.

### **Revenu**

Seuls les ménages à très faible revenu, dont un tiers ne dispose pas de véhicule, ont fortement recours aux TPG pour leurs déplacements. Au-delà du seuil de 4'000 CHF les taux d'utilisation des TPG ne varient pas en fonction du revenu, alors que le taux de possession d'un véhicule est très élevé (98%).

### **Présence d'enfants dans le ménage**

Les familles avec enfants utilisent essentiellement la voiture (71.3%) et très peu les TPG (13.8%), alors que les ménages sans enfants utilisent moins la voiture (57.7%) et un peu plus les TPG (20.1%).

## **Attractivité des TPG**

### ***Evaluation de la qualité de l'offre TPG***

Toutes zones confondues, l'offre TPG obtient des notes presque toujours insuffisantes pour les motifs travail et loisirs, alors que pour les motifs achats « plaisir » et formation ces notes sont supérieures à la moyenne, à part pour Troinex et Bardonnex. Ces deux communes considèrent l'offre TPG insuffisante pour tous les motifs.

Carouge Centre et Grand-Lancy Nord haussent la moyenne du périmètre. Les jugements sur l'offre TPG dans ces deux secteurs relativement bien desservis sont très différents de ceux des autres huit secteurs qui se trouvent au sud de la route de Saint-Julien et forment le périmètre de Genève-Sud proprement dit. Si les résultats pour ces deux secteurs étaient exclus de l'analyse, l'appréciation des TPG serait fortement revue à la baisse, car dans leur majorité les huit autres zones attribuent plutôt des notes insuffisantes au service TPG.

Même au sein des communes plutôt denses où la desserte TPG est considérée comme bonne, il existe des secteurs plus éloignés des axes où circulent les transports publics, comme Plan-les-Ouates Sud ou Veyrier

Ouest, et dans une moindre mesure Carouge Sud et Grand-Lancy Sud, où l'offre TPG est considérée insuffisante, surtout pour les motifs travail et loisirs.

La destination Cité Rive Gauche obtient systématiquement les meilleures notes, quel que soit le motif de déplacement. Les destinations au sein du périmètre obtiennent, en revanche, des notes assez moyennes, voire plutôt insuffisantes pour les motifs achats « plaisir » et loisirs. La desserte vers l'agglomération Nord, le secteur Meyrin-Aéroport et Balexert obtiennent des notes insuffisantes. C'est également le cas pour la France, à l'exception de la desserte de Saint-Julien, tout juste dans la moyenne.

Globalement, les automobilistes et les adeptes des deux-roues motorisés évaluent plus sévèrement l'offre TPG que les usagers des TPG et des modes mixtes. Ces résultats sont cependant quelque peu à nuancer selon les motifs de déplacement.

Les interrogés ayant des enfants jugent plus sévèrement l'offre TPG que les interrogés sans enfants. En effet 21% des premiers attribuent des notes très négatives, contre 14% des seconds, et à l'autre bout de l'échelle les premiers ne sont que 20% à attribuer des notes assez ou très positives, contre 35% des seconds.

### ***Motifs de non-utilisation des TPG***

Parmi les principaux motifs de non-utilisation des TPG se trouvent des faiblesses intrinsèques, comme la lenteur, la fréquence trop faible ou l'usage trop compliqué demandant trop de changements. Les raisons de non-utilisation peuvent diverger assez fortement en fonction des motifs de déplacement. La proximité du lieu de domicile joue ainsi un rôle majeur chez les enfants de moins de 15 ans dans le fait de renoncer aux TPG pour se rendre à l'école (71.8%), alors que la préférence pour le vélo est la plus citée chez les adolescents pour le motif formation (23.9%).

### ***Renforcements souhaités de l'offre TPG***

La demande de renforcement de la desserte est la plus forte pour des destinations situées à l'intérieur du périmètre, en particulier Veyrier, Plan-les-Ouates, Carouge, Troinex et Bardonnex. Ces deux dernières communes manifestent le plus fort désir de renforcer la desserte vers les destinations au sein même de leur territoire, mais aussi vers les autres communes du périmètre. Les habitants de Veyrier Ouest et Plan-les-Ouates Sud privilégient également un renforcement de l'offre vers des destinations au sein de leur propre commune, alors que par ailleurs la moitié des habitants de ces deux communes souhaite un renforcement de l'offre à l'intérieur du périmètre.

A l'extérieur du périmètre et mis à part le centre-ville, la demande de renforcement de l'offre concerne surtout les zones Est et Nord de l'agglomération. Parmi les 20% de cas classés dans la catégorie « autres », une forte proportion mentionne la périphérie ou la campagne en général, renforçant l'idée qu'il existe un besoin de desserte couvrant ces zones en couronne.

Les interrogés les plus favorables au renforcement de la desserte du périmètre sont des adultes actifs disposant d'une voiture (environ 60%).

## **Utilité et potentialité du service Proxibus**

Afin d'évaluer les potentialités du service Proxibus, certaines questions supplémentaires ont été posées à 432 personnes parmi les 836 composant l'échantillon initial. Les personnes interrogées habitent les zones qui correspondent au périmètre prévu pour la mise en service de cette offre : Bardonnex, Troinex, Plan-les-Ouates Nord et Plan-les-Ouates Sud. Ce chiffre inclut 29 habitants de Grand-Lancy Sud, qui se trouve dans la continuité géographique de ce périmètre restreint.

Le service Proxibus rencontre une demande relativement forte, puisqu'il est jugé utile pour au moins un motif de déplacement par 45.8% des interrogés des zones concernées. Les deux motifs les plus cités sont les loisirs (31.8%) et le travail (12%), qui sont, pour rappel, les motifs les plus mal notés lors de l'évaluation de

l'offre TPG actuelle, ainsi que les motifs pour lesquels les TPG sont les moins utilisés. A l'inverse le motif achats « plaisir », pour lequel la desserte TPG actuelle est très utilisée et très bien notée, ne récolte pour le Proxibus que 8.5% d'avis favorables.

Les habitants de Troinex (55.3%) et de Bardonnex (59%), les zones actuellement les moins bien desservies par les TPG, sont beaucoup plus nombreux que ceux des autres zones à juger la mise en place d'un tel service utile. A l'inverse, Plan-les-Ouates Nord, zone très bien desservie, est celle dont les habitants sont les moins nombreux à considérer un tel service utile (39%).

Le proxibus est demandé surtout par des jeunes et des adultes actifs. De moitié, la demande décline à un tiers à partir de 55 ans.

Les potentiels détenteurs d'un abonnement Azur (45.1%) ou Orange (49%) sont bien plus nombreux que les potentiels détenteurs d'un abonnement Vermeil (35.2%) à estimer ce service utile, surtout pour les déplacements liés aux loisirs. Le motif travail n'est cité que par les potentiels détenteurs d'un abonnement Orange (13.8%). Le motif achats, qu'il s'agisse d'achats alimentaires ou « plaisir », ne concerne qu'à peine un dixième des interrogés. Les potentiels détenteurs d'un abonnement Vermeil utiliseraient ce service surtout pour les achats alimentaires (10.9%), alors que les potentiels détenteurs d'un abonnement Orange (8.9%) y auraient recours surtout pour des achats « plaisir ».

Les parents dont les enfants sont utilisateurs des TPG sont deux fois moins nombreux que les autres à considérer ce service supplémentaire comme inutile.

Plus des trois quarts des interrogés ne considèrent pas la nécessité de réservation au moins une heure à l'avance comme contraignante.

Un interrogé sur deux est prêt à payer une surtaxe maximale inférieure à 3 francs, un sur trois est prêt à payer une surtaxe supérieure à 3 francs et un sur six est prêt à mettre 5 francs. Quasiment plus personne ne cite des montants supérieurs à six francs. Les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à se prononcer pour une taxe plus faible. Il n'y a pas de différence majeure en fonction de la zone d'habitat.

Parmi les personnes trouvant le service Proxibus utile, le nombre de jeunes potentiellement bénéficiaires d'un abonnement Azur qui seraient prêts à payer une surtaxe reste stable (15%) quel que soit le prix, alors que chez les adultes potentiellement bénéficiaires d'un abonnement Orange et les retraités potentiellement bénéficiaires d'un abonnement Vermeil le nombre de personnes favorables au paiement d'une surtaxe diminue à mesure que le prix augmente, pour se stabiliser également à un sur six interrogés au-delà de 5 francs.

# 1 Introduction

Parallèlement à la démarche d'étude Genève Sud, la Direction de l'Aménagement du Canton de Genève a demandé aux Transports Publics Genevois d'effectuer une enquête sur l'utilisation actuelle et l'attractivité des TPG à l'intérieur du périmètre d'étude. Suite à cette sollicitation, les TPG ont mandaté l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) de l'Université de Genève afin de réaliser cette enquête. Ce document en présente les résultats.

## 1.1 Objectifs de l'étude et contenu du document

Trois objectifs principaux ont été assignés à cette étude. Ces objectifs sont les suivants :

- 1) analyser l'utilisation des TPG dans le périmètre de Genève Sud : il s'agit de déterminer dans quelle mesure les habitants de Genève Sud ont recours aux TPG pour réaliser leurs déplacements et avec quelle intensité (fréquence), qui sont les utilisateurs des TPG et les personnes qui ne les utilisent pas (selon des critères tels que le sexe, l'âge, le lieu d'habitation, la disponibilité d'un véhicule motorisé), pour quels motifs de déplacement les TPG sont utilisés (travail, formation/école, achats, loisirs) et vers quelles destinations se rendent les habitants de Genève Sud, avec ou sans TPG ;
- 2) évaluer l'attractivité des TPG pour les habitants de Genève Sud : il s'agit de mettre en évidence l'adéquation entre l'offre TPG actuelle et la demande de mobilité des habitants de Genève Sud ;
- 3) évaluer les potentialités d'un service Proxibus, service TPG « à la demande » et « porte à porte », dans le périmètre de Genève Sud.

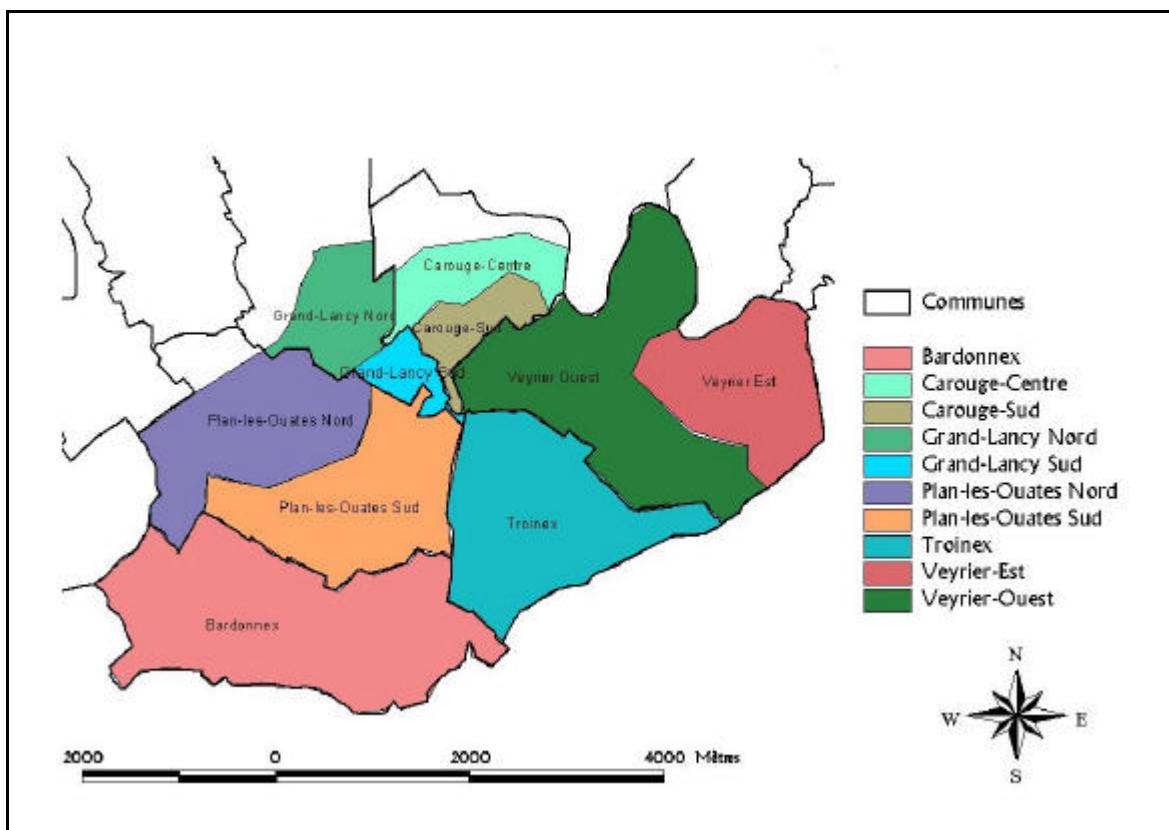
Afin de répondre à ces différentes questions, le document présente tout d'abord de manière détaillée l'utilisation et l'attractivité des TPG dans le périmètre selon différents motifs de déplacement: travail, formation, achats, loisirs (chapitres 2 à 5). Puis, dans un deuxième temps, il analyse la question du service Proxibus (chapitre 6). Les principaux enseignements de la recherche sont ensuite mis en exergue dans une synthèse de l'étude.

## 1.2 Méthodologie de l'étude

Les résultats de l'étude se basent sur une enquête téléphonique réalisée au mois de mai 2003 par l'institut *erasm* auprès d'un échantillon de 836 habitants des six communes faisant partie du périmètre de Genève Sud : Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier. L'échantillon est représentatif de la population selon le sexe et l'âge.

Afin de mettre en évidence d'éventuelles différences de comportement selon les zones d'habitation, le périmètre a été divisé en dix zones homogènes du point de vue urbanistique, notamment par rapport à leur densité, et au niveau de la qualité de leur desserte TPG (figure ci-dessous). Ces zones sont respectivement : Bardonnex, Carouge Centre, Carouge Sud, Grand-Lancy Nord, Grand-Lancy Sud, Plan-les-Ouates Nord, Plan-les-Ouates Sud, Troinex, Veyrier Est et Veyrier Ouest.

Figure 1 Les dix zones de l'enquête téléphonique



Dans le but d'assurer une bonne représentativité des résultats pour les différentes zones, certaines d'entre elles ont été suréchantillonnées (tableau ci-dessous). Ceci a permis de produire deux types de résultats :

- des résultats par zones, permettant la comparaison des comportements des habitants des dix zones considérées et la mise en évidence d'éventuelles différences significatives ;
- des résultats globaux pour tout le périmètre d'étude<sup>1</sup>.

Tableau 1 Population des dix zones de l'enquête et répartition de l'échantillon par zone

Zone	Population 2001	% de la population 2001	Nb d'interrogés	% des interrogés
Carouge Centre	7342	18.4	51	6.1
Carouge Sud	1789	4.5	101	12.1
Grand-Lancy Nord	9938	24.9	51	6.1
Grand-Lancy Sud	496	1.2	29	3.5
Plan-les-Ouates Nord	5753	14.4	100	12.0
Plan-les-Ouates Sud	1476	3.7	100	12.0
Veyrier Est	3600	9.0	101	12.1
Veyrier Ouest	5343	13.4	100	12.0
Troinex	2091	5.2	100	12.0
Bardonnex	2100	5.3	103	12.3
Total	39928	100.0	836	100.0

<sup>1</sup> Afin de produire des résultats globaux, il a été nécessaire de tenir compte des poids relatifs très différents des dix zones en termes de population. Pour ce faire, l'échantillon a été pondéré.

Enfin, il faut noter que le périmètre considéré dans cette enquête est légèrement plus large que celui de l'étude Genève Sud en cours. En effet, on peut considérer que les zones Carouge Centre, Grand-Lancy Nord ainsi qu'une partie de la zone Plan-les-Ouates Nord, au nord de la route de Saint-Julien, se situent à l'extérieur de ce périmètre. Etant donné les fortes densités et la bonne voire très bonne desserte TC qui caractérisent ces trois zones, il faut en tenir compte dans l'utilisation de ces résultats dans le cadre de l'étude Genève Sud mandatée par le DAEL. En revanche, cet élargissement présente l'intérêt de permettre la comparaison entre des zones aux caractéristiques très différentes et offre des points de repères très intéressants pour le mandant (TPG).

### 1.3 Description de l'échantillon

Avant de passer à la présentation des résultats de l'enquête téléphonique, il convient de parler brièvement de son échantillon (tableau ci-dessous).

On retiendra en particulier qu'il se compose de près de 60% de personnes exerçant une activité professionnelle régulière, de 18.4 % de retraités, 11.2% d'étudiants ou personnes en formation, 7.3% de personnes au foyer et 1.3% de chômeurs.

Enfin, près de 30% des interrogés ont au moins un enfant de moins de 15 ans scolarisé au sein de leur ménage.

**Tableau 2 Descriptif de l'échantillon de l'enquête téléphonique (données non pondérées)**

Echantillon	836	100%
homme	396	47.4%
femme	440	52.6%
15 - 24 ans	109	13.0%
25 - 34 ans	147	17.6%
35 - 44 ans	183	21.9%
45 - 54 ans	134	16.0%
55 - 64 ans	126	15.1%
65 ans et plus	137	16.4%
<b>activité professionnelle régulière</b>		
oui	501	59.9%
non	335	40.1%
<i>dont</i>		
<i>retraité, AI</i>	154	18.4%
<i>en formation (étudiant)</i>	94	11.2%
<i>au foyer</i>	61	7.3%
<i>au chômage</i>	14	1.7%
<i>autre</i>	12	1.4%
<b>présence d'enfants scolarisés de moins de 15 ans dans le ménage</b>		
oui	248	29.7%
non	588	70.3%

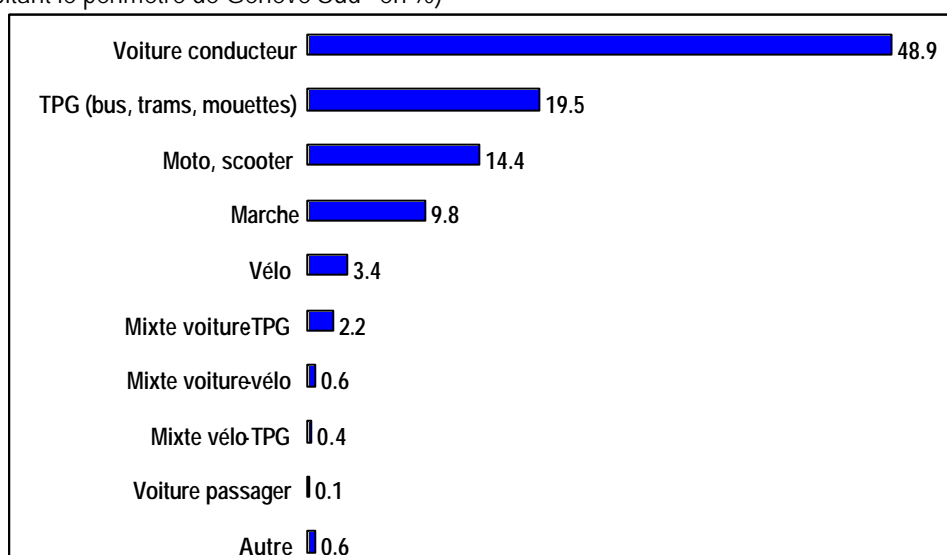
## 2 Les déplacements pour le motif travail

Ce chapitre présente les comportements des habitants de Genève Sud dans leurs déplacements pour le motif travail. Il se base sur les réponses des 501 actifs ayant répondu au questionnaire. Il met tout d'abord en évidence les comportements modaux des actifs du périmètre d'étude et évalue l'utilisation des TPG qui y est faite. Il dresse ensuite un portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG. Dans un troisième temps, il s'intéresse à la question des destinations des actifs. Enfin, il analyse l'attractivité des TPG dans le périmètre.

### 2.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour le motif travail ?

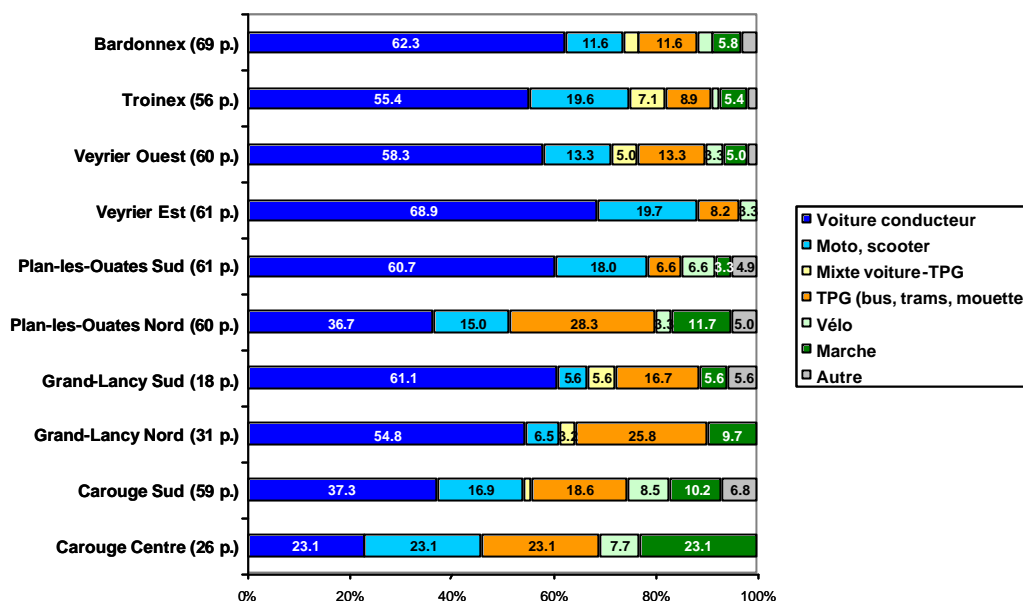
Pour les habitants du périmètre d'étude, la voiture est clairement le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail. En effet, près de 50% des interrogés déclarent s'y rendre habituellement en voiture, contre environ 20% en utilisant les TPG, 15% à moto ou à scooter, 10% à pied et 3.4% à vélo. Les usagers habituels mixtes voiture-TPG n'occupent qu'une place marginale (2.2%) (figure ci-dessous).

**Figure 2 Moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu de travail** (résultats globaux pour les 501 actifs habitant le périmètre de Genève Sud - en %)



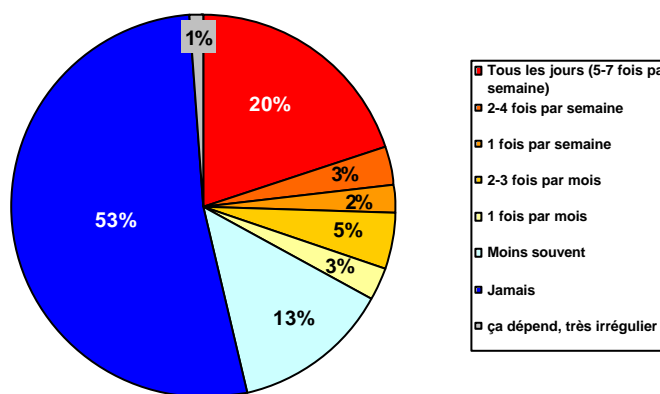
Toutefois, d'importantes différences apparaissent en termes de répartition modale selon la zone d'habitation des interrogés (figure ci-dessous). Ainsi, et même si la voiture reste presque toujours dominante, la part des TPG varie-t-elle fortement. Elle est particulièrement basse à Plan-les-Ouates Sud (6.6%), Veyrier Est (8.2%), Troinex (8.9%), Bardonnex (11.6%) ou encore Veyrier Ouest (13.3%). Elle est plus élevée à Grand-Lancy Sud (16.7%) ou Carouge Sud (18.6%). Elle dépasse enfin nettement les 20% à Carouge Centre (23.1%), Grand-Lancy Nord (25.8%) et Plan-les-Ouates Nord (28.3%). On peut supposer que ces résultats s'expliquent en partie par la qualité différentielle de la desserte TPG des différentes zones, par leur proximité des grandes interfaces TC du périmètre (Bachet, Rondeau), et par leurs caractéristiques en matière d'urbanisme (densité, mixité des fonctions, etc.).

Figure 3 Moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu de travail selon la zone d'habitation (en % des actifs)



La mise en évidence des moyens de transport utilisés habituellement par les actifs habitant le périmètre pour se rendre au travail ne donne qu'une image incomplète de l'utilisation des TPG pour ce motif de déplacement. Elle n'indique pas à quelle fréquence ceux-ci sont utilisés. Si on analyse la figure ci-dessous, on peut considérer que l'on est en présence de deux attitudes-types des actifs vis-à-vis des TPG. D'un côté, on trouve des utilisateurs fidèles qui y ont recours tous les jours ou presque (entre 20 et 23% des actifs). De l'autre, on trouve des actifs qui ne les utilisent jamais (53% des actifs) ou alors très rarement (13% moins de une fois par mois).

Figure 4 Fréquence d'utilisation des TPG pour aller travailler (en % des 501 actifs interrogés)

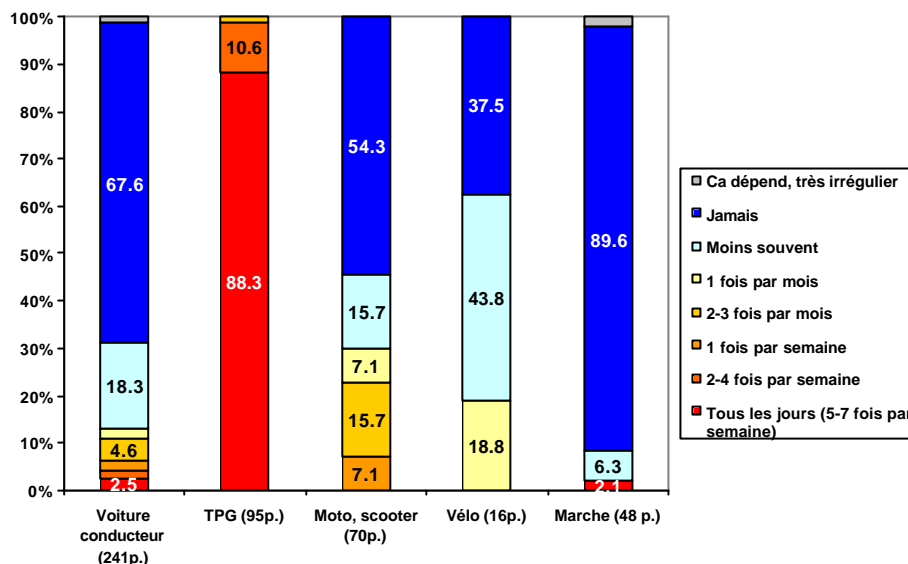


Pour être plus précis, et même si, pour de nombreux actifs, les TPG ne sont pas le moyen de transport privilégié, on peut se demander dans quelle mesure ils ne jouent pas un rôle d'appoint dans leur déplacements pendulaires.

Pour y répondre, on peut analyser la fréquence d'utilisation des TPG pour aller au travail selon le moyen de transport utilisé habituellement pour s'y rendre. Il ressort de cette analyse que le rôle d'appoint des TPG pour les déplacements pendulaires n'est que marginal (figure ci-dessous). On observe ainsi une très grande fidélité des usagers habituels des TPG (88.3% d'entre eux les utilisent tous les jours), d'une part, et, d'autre part, la très faible utilisation des TPG des utilisateurs habituels d'autres moyens de transport (voiture en tant que conducteur, moto ou scooter, vélo, marche). Certaines nuances peuvent cependant être relevées, entre

l'utilisation des TPG presque nulle des usagers habituels de la marche et la plus grande versatilité des utilisateurs habituels de la moto et du scooter, celle-ci s'expliquant probablement par sa plus grande sensibilité aux mauvaises conditions atmosphériques.

**Figure 5** Fréquence d'utilisation des TPG pour aller travailler selon le moyen de transport habituel pour se rendre sur son lieu de travail (en % des utilisateurs habituels de chaque moyen de transport)



## 2.2 Qui utilise les TPG pour se rendre au travail ?

Après l'analyse des comportements modaux des actifs du périmètre d'étude et de leur utilisation des TPG pour se rendre au travail, nous allons maintenant mettre en évidence qui prend régulièrement les TPG pour ce motif de déplacement et qui ne les utilise pas. En d'autres termes, nous allons tenter d'établir un portrait-type des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements pendulaires.

### 2.2.1 Utilisation des TPG et sexe des usagers

Pour les déplacements vers le lieu de travail, des différences notoires apparaissent entre hommes et femmes dans les comportements modaux et l'utilisation des TPG.

Dans le périmètre d'étude, la population active est composée de 54.6% d'hommes et 45.4% de femmes. Si l'on considère cette répartition, on observe une claire sur-représentation des femmes dans les usagers des TPG. En effet, elles sont deux fois plus nombreuses que les hommes à les utiliser. La clientèle des TPG dans le périmètre se composerait ainsi de 69.8% de femmes (67 individus dans l'échantillon) et 30.2% d'hommes (29).

Les femmes auraient également plus tendance que les hommes à combiner la voiture avec les transports publics (8 – 72.7% contre 3 – 27.3%), quoique les chiffres soient trop faibles pour pouvoir l'affirmer avec certitude. Les femmes se déplacent également plus à pied que les hommes, puisqu'elles constituent la majorité des marcheurs avec 70.8% (34) contre seulement 29.2% (14) des hommes.

En revanche, les hommes ont plus souvent recours que les femmes à un véhicule motorisé, qu'ils ont à disposition plus souvent, comme nous le verrons plus loin. En effet, parmi les 240 usagers de la voiture, dont la part modale totale est de 49%, 61.3% (147) sont des hommes contre 38.8% (93) des femmes, et parmi les 71 usagers du scooter 85.9% (61) sont des hommes contre 14.1% (10) des femmes.

En ce qui concerne l'utilisation du vélo, on ne constate pas de différence notable selon le sexe pour se rendre sur le lieu de travail, mais nous verrons qu'elle est plus marquée pour d'autres motifs de déplacements<sup>2</sup>.

## 2.2.2 Utilisation des TPG et âge des usagers

Dans notre échantillon, les actifs se répartissent de la manière suivante selon la catégorie d'âge :

**Tableau 3 Répartition des actifs selon la catégorie d'âge (en %)**

15 - 24 ans	25 - 34 ans	35 - 44 ans	45 - 54 ans	55 - 64 ans	65 ans et plus
4.9	22.8	31.8	21.2	17.9	1.4

Sur la base de cette répartition, on constate que les actifs entre 25 et 34 ans et entre 45 et 54 ans sont sur-représentés dans les TPG, ces deux catégories comprenant chacune environ 28% des usagers. A l'inverse, les actifs ayant entre 35 et 44 ans sont sous-représentés et ne représentent que 11.5% (11) des usagers de ce moyen de transport.

La voiture est surtout choisie par les actifs entre 35 et 44 ans, qui constituent 33.8% des usagers de ce moyen de transport. La moto ou le scooter sont également essentiellement utilisés par ce groupe d'âge, qui représente 40.8% (29) des usagers de ce moyen de transport.

L'analyse des choix modaux des différents groupes d'âge apporte également des éléments intéressants. Pour la classe des 15 et 24 ans, on observe que les jeunes se rendant au travail n'utilisent pas les TPG de manière prépondérante, alors qu'ils le font, comme nous le verrons plus loin, pour le motif formation. En effet, pour ce groupe d'âge (qui ne comprend que 24 personnes), lorsqu'il s'agit de se rendre au travail, les transports en commun se retrouvent en deuxième position (6 – 24%), derrière la voiture (8 – 32%) et talonnés par le scooter (5 – 20%). Ces chiffres sont cependant trop faibles pour affirmer ce résultat avec certitude.

En ce qui concerne les 25-34 ans, les résultats sont plus significatifs, avec 112 actifs interrogés. Pour ceux-ci, à l'instar du groupe précédent, la voiture prime avec 42.3% (47) de la part modale, suivie par les TPG avec 24.3% (27) et les deux-roues motorisés avec 18.9% (21).

La part modale des transports en commun est la plus faible parmi les actifs entre 35 et 44 ans, avec seulement 7.1% (11), loin derrière la voiture (81 – 52.3%), les deux-roues motorisés (29 – 18.7%) et même la marche (30 – 19.4%).

Les actifs entre 45 et 54 ans choisissent essentiellement comme moyens de transport la voiture (59 – 56.2%) et les TPG (27 – 25.7%), les 15 % restants étant distribués de manière plus ou moins uniforme parmi les autres moyens de transport, avec une légère prépondérance du scooter à 8.6% (9).

Le même cas de figure se répète avec les 55-64 ans, qui utilisent la voiture quasiment deux fois plus que les TPG (42 – 47.7% contre 24 – 27.7%).

## 2.2.3 Utilisation des TPG et revenu des usagers

Dans notre échantillon, les actifs se répartissent de la manière suivante selon le revenu :

**Tableau 4 Répartition des actifs selon le revenu mensuel brut (en %)**

0.- à 4'000.-	4001.- à 6'000.-	6001.- à 8'000.-	8001.- à 10'000.-	10'001.- à 12'000.-	Plus de 12'000.-
6.9	19.6	21.6	15.3	11.0	12.4

Sur cette base, on peut constater que le facteur revenu n'influence pas de manière fondamentale le choix modal pour le motif travail. En effet l'utilisateur type des TPG ne diffère pas fondamentalement de celui des autres moyens de transport, sauf pour la classe des très bas revenus, inférieurs à 4'000 CHF.

<sup>2</sup> Cf. notamment les chapitres sur les achats et les loisirs.

En effet, les TPG sont principalement utilisés par des personnes déclarant des revenus moyens, notamment la catégorie entre 6'000 et 8'000 CHF (20 - 21.1%) et la catégorie entre 4'000 et 6'000 CHF (13 - 13.7%). Ce sont respectivement 19% et 13.5% des interrogés de ces deux catégories qui utilisent les TPG. Les personnes à revenu faible, de moins de 4'000 CHF (14 - 14.7%), utilisent également très souvent les TPG, et nous pouvons même noter une sur-représentation de cette catégorie. Dans cette classe de revenu, 14 personnes sur 34, soit 41.2% des interrogés, utilisent les TPG. Nous pouvons encore remarquer la plus faible part modale des TPG pour la catégorie de revenu de 10'000 à 12'000 CHF (4 - 4.2%). En effet seulement 7.4% des interrogés déclarant des hauts revenus utilisent les TPG.

Les personnes qui utilisent le plus la voiture déclarent également des revenus moyens. En effet, leurs revenus mensuels bruts se situent entre 6'000 et 8'000 CHF (54 - 22.6%) et entre 4'000 et 6'000 CHF (49 - 20.5%). Les deux catégories de revenu plus élevées représentent chacune environ 15% des usagers de ce moyen de transport, alors que la catégorie de revenu la plus faible, jusqu'à 4'000 CHF, ne représente que 2.5% des usagers de la voiture pour se rendre au travail. Nous constatons donc que l'influence du facteur revenu sur l'utilisation de la voiture est surtout déterminante pour les bas revenus, légèrement sous-représentés.

Les catégories entre 4'000 et 6'000 CHF (22 - 30.6%) et entre 6'000 et 8'000 CHF (13 - 18.1%) sont celles qui font le plus appel aux deux-roues motorisés.

En ce qui concerne le vélo, les chiffres sont trop faibles pour dégager des tendances, car seulement 17 personnes ont recours à ce moyen de transport. Par contre pour la marche des effectifs totaux un peu plus élevés (48 - 9.8% de la part modale totale reviennent à ce moyen de transport doux) nous permettent d'affirmer que c'est surtout la catégorie entre 8'000 et 10'000 CHF (18 - 37.5%) qui la pratique, suivie par les catégories entre 6'000 et 8'000 CHF (13 - 27.1%) et entre 4'000 et 6'000 CHF (9 - 18.8%). Ni les catégories à faible revenu ni celles à revenu très élevé ne citent ce mode de déplacement.

## 2.2.4 Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule

95.1% (468) des actifs déclarent avoir un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) à disposition pour réaliser leurs déplacements, alors que seuls 4.9% (24) n'en ont pas<sup>3</sup>. Parmi les actifs disposant d'un véhicule, 51.3% (240) utilisent la voiture pour aller au travail et 15.2% (71) utilisent la moto ou le scooter. 16.7% (78) s'y rendent par le biais des transports en commun et 2.4% (11) combinent la voiture et les transports en commun. La marche et dans une moindre mesure le vélo sont aussi utilisés par respectivement 9.4% (44) et 3.2% (15) des actifs ayant un véhicule à disposition.

Les actifs ne disposant pas d'un véhicule utilisent majoritairement les transports en commun pour se rendre au travail (18 - 75%), les autres moyens de transport doux étant très peu cités.

Parmi les actifs, 19.5% (96) utilisent les TPG pour se rendre au travail. Au sein de ce groupe, 81.3% (78) déclarent avoir un véhicule à disposition pour réaliser leurs déplacements, contre 18.7% (18) qui n'en ont pas. Nous voyons donc qu'une vaste majorité des utilisateurs des TPG pour le motif travail ne sont pas captifs, et que d'autres raisons que la disponibilité d'une voiture contribuent sans doute à ce choix modal.

En ce qui concerne l'influence de la disponibilité d'un véhicule motorisé sur le choix modal, nous avons pu mettre en évidence des différences selon les zones d'habitation pour les moyens de transport voiture, TPG, mixte voiture-TPG et moto-scooter (tableau ci-dessous). Le vélo et la marche et les autres modes mixtes ne sont pas assez pratiqués pour que l'on puisse en tirer des conclusions quant à l'influence de la disponibilité d'un véhicule.

L'analyse de la répartition modale des dix zones d'étude pour les personnes qui disposent d'un véhicule montre en effet que la part des TPG est la plus forte à Plan-les-Ouates Nord (28.8%) et Grand-Lancy Nord (23.3%). Plus loin, on trouve Carouge Centre (16.7%), Carouge Sud (14%) et Grand-Lancy Sud (12.5%). Viennent ensuite Veyrier Ouest (8.9%), Bardonnex (7.7%), Troinex (7.4%), Plan-les-Ouates Sud (6.8%) et Veyrier Est (6.7%). Nous pouvons donc constater que les TPG sont relativement peu utilisés par les actifs

<sup>3</sup> Il n'y a pas de différence significative dans les taux de femmes et d'hommes actifs n'ayant pas de véhicule à disposition.

disposant d'un véhicule motorisé par rapport à la voiture et aux deux-roues motorisés. Leur taux d'utilisation est en-dessous du seuil des 10% pour toutes les communes et secteurs au sud de la route de Saint-Julien, sauf Carouge Sud, à peine plus haut à 12.5%. Les plus fort taux TPG de Plan-les-Ouates Nord (28.8%) et Grand-Lancy Nord (23.3%) peuvent s'expliquer par la relativement bonne desserte de ces zones par les lignes à fréquence urbaine 13 et 4.

En ce qui concerne la voiture, sa part modale dans les dix zones pour les actifs disposant d'un véhicule varie de manière inverse: la voiture reste le moyen de transport privilégié pour le motif travail dans les zones peu denses, dépassant toujours les 60% sauf pour Troinex. Ses plus bas taux d'utilisation se retrouvent dans les zones proches des lignes de tram comme Carouge Centre (25%), suivie par Plan-les-Ouates Nord (37.3%) et Carouge Sud (44%).

La combinaison mixte voiture-TPG est le plus pratiquée par les actifs disposant d'un véhicule dans les zones de Troinex (7.4% de part modale), Grand-Lancy Sud (6.3%) et Veyrier Ouest (5.4%). Le moyen mixte voiture-TPG n'est logiquement pas utilisé dans des zones dont la desserte TPG correspond à des fréquences urbaines, comme Carouge Centre, Plan-les-Ouates Nord et Veyrier Est, mais apparaît par contre comme une stratégie payante pour des zones décentrées mais relativement proches des pôles d'échange TPG, comme Veyrier Ouest, Grand-Lancy Sud et Troinex.

Le scooter ou la moto sont les plus pratiqués dans les zones de Carouge Centre (25% de part modale), Troinex (20.4%), Carouge Sud et Veyrier Est (20%) et Plan-les-Ouates Sud (18.6%). Sa part modale pour les actifs disposant d'un véhicule est en revanche faible à Grand-Lancy Nord et Grand-Lancy Sud (6.7% et 6.3%). L'usage de ce moyen de transport individuel dépasse l'usage des TPG dans les zones de Carouge Centre et Sud, Plan-les-Ouates Sud, Veyrier Est et Ouest, Troinex et Bardonnex.

**Tableau 5 Moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu de travail des actifs ayant un véhicule motorisé à disposition, selon la zone d'habitation (en % des actifs ayant un véhicule motorisé à disposition)**

	Voiture		TPG		Mixte voiture-		Moto-scooter	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
Carouge Centre	1	25	2	16.7	-	-	1	25
Carouge Sud*	1	44	3	14	6	2	2	20
Grand-Lancy Nord**	1	56.7	2	23.3	5	3.3	4	6.7
Grand-Lancy Sud	1	68.8	2	12.5	3	6.3	3	6.3
Plan-les-Ouates Nord	1	37.3	2	28.8	-	-	3	15.3
Plan-les-Ouates Sud	1	62.7	3	6.8	-	-	2	18.6
Veyrier Est	1	70	3	6.7	-	-	2	20
Veyrier Ouest	1	62.5	3	8.9	4	5.4	2	14.3
Troinex	1	57.4	3	7.4	3	7.4	2	20.4
Bardonnex	1	66.2	3	7.7	4	3.1	2	12.3

\* Les interrogés de cette commune citent également la marche en 4<sup>me</sup> rang et le vélo en 5<sup>me</sup> rang.

\*\* Les interrogés de cette commune citent également la marche en 3<sup>me</sup> rang.

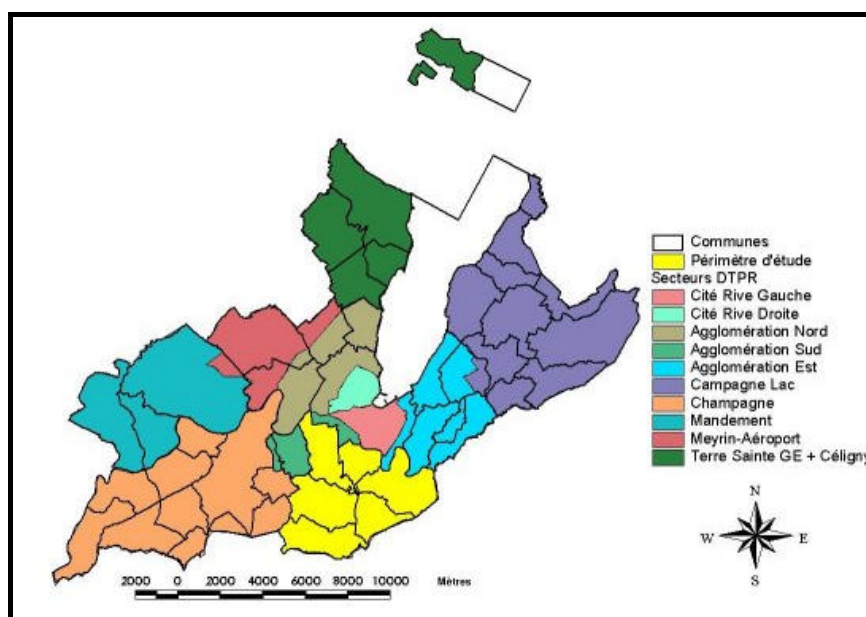
## 2.3 Où va-t-on travailler ?

Après avoir établi un portrait-type des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements pendulaires, nous allons maintenant analyser les destinations des actifs du périmètre dans leurs déplacements pour le motif travail.

### 2.3.1 Lieu de travail des actifs

Afin d'analyser les destinations de travail des actifs habitant le périmètre d'étude, nous avons choisi d'utiliser les secteurs DTPR<sup>4</sup> (carte ci-dessous). Les différents lieux de travail indiqués par les personnes interrogées ont ainsi été regroupés selon ces zones. Toutefois, afin de conserver une image précise des déplacements pour le motif travail internes au périmètre, nous avons choisi de créer une zone « périmètre d'étude » ou « Genève Sud » (en jaune sur la carte). Celle-ci empiète donc sur les secteurs DTPR « Champagne », « agglomération Sud » et « agglomération Est », et leur soustrait des destinations. Pour plus de précision encore quant aux destinations des pendulaires, la zone « périmètre d'étude » a également été subdivisée en communes (Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier). Les mêmes découpages ont été utilisés pour les autres motifs de déplacement (formation, achats et loisirs) chaque fois que les destinations étaient analysées<sup>5</sup>.

Figure 6 Secteurs DTPR et zone « périmètre d'étude »



Les actifs habitant le périmètre d'étude citent comme lieu principal de travail avant tout le centre-ville, notamment la rive gauche (184 – 37.5%) et le périmètre lui-même (129 – 26.3%). L'agglomération Nord arrive en troisième position (35 – 7%), suivie de Meyrin-Aéroport (32 – 6.6%). L'agglomération Sud arrive en cinquième position (21 – 4.3%). En comparaison la zone Cité Rive Droite n'est que faiblement citée (17 – 3.4%) puisqu'elle n'arrive qu'en sixième position, talonnée par l'agglomération Est (16 – 3.3%).

Nous pouvons constater que si une majorité de personnes travaillent au centre-ville ou relativement à proximité de leur domicile, une proportion non négligeable travaille en couronne, et doit emprunter notamment la direction nord vers l'agglomération Nord ou Meyrin-Aéroport (13.6%) et dans une moindre mesure la direction est agglomération Est et Campagne Lac (5.2%). Une faible partie de l'échantillon (18 – 3.4%)

<sup>4</sup> Comité stratégique transfrontalier pour le Développement des Transports Publics Régionaux.

<sup>5</sup> Pour le motif achats « plaisir », les principaux pôles d'achats ont été analysés à part et indépendamment de la zone DTPR à laquelle ils appartiennent, afin de bien mettre en évidence leur attractivité propre pour ce type de déplacements.

travaille sur la rive droite du Léman, le long de zones qui pourraient potentiellement être mieux reliées par les CFF lors de la mise en service de CEVA (Terre Sainte Genève et Céligny, Nyon, Lausanne, autres Vaud, autres Suisse), mais ce transfert modal ne pourrait s'effectuer qu'à condition que les lieux de travail puissent être joignables depuis les gares par des transports publics ou des transports individuels non motorisés (TINM).

**Tableau 6 Lieu principal de travail des actifs habitant le périmètre de Genève Sud – répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR (en % des 501 actifs habitant le périmètre de Genève Sud)**

Lieux de travail	Fréquence	%
<b>Genève-Sud</b>	129	26.3
Carouge	59	12
Lancy	27	5.5
Plan-les-Ouates	22	4.6
Veyrier	13	2.7
Bardonnex	4	0.9
Troinex	4	0.8
<b>Cité Rive Gauche</b>	184	37.5
<b>Cité Rive Droite</b>	17	3.4
<b>Agglomération Nord</b>	35	7
<b>Agglomération Sud</b>	21	4.3
<b>Agglomération Est</b>	16	3.3
<b>Campagne Lac</b>	9	1.9
<b>Champagne</b>	4	0.8
<b>Mandement</b>	5	1.1
<b>Meyrin-Aéroport</b>	32	6.6
<b>Terre Sainte GE + Céligny</b>	10	2
<b>Autres France</b>	6	1.1
<b>Autres Suisse</b>	1	0.3
<b>Autres Vaud</b>	2	0.3
<b>Lausanne</b>	3	0.5
<b>Nyon</b>	2	0.3
<b>Autres</b>	11	2.2

Si l'on analyse le lieu principal de travail en fonction de la zone d'habitation, les résultats varient sensiblement. Ainsi, les actifs de Grand-Lancy Nord (16.1%) et de Grand-Lancy Sud (16.7%) sont ceux qui effectuent le moins leur activité professionnelle dans la zone Genève-Sud, suivis de ceux de Veyrier Est et Ouest (respectivement 21.3 et 26.6%). A l'inverse, les actifs originaires de Carouge Sud (40.7%), Plan-les-Ouates Sud (37.7%) et Plan-les-Ouates Nord (35%) sont ceux qui restent le plus à l'intérieur de la zone Genève Sud.

### 2.3.2 Lieu de travail des actifs et moyen de transport utilisé

Les moyens de transport utilisés pour se rendre au travail dépendent fortement de l'emplacement de l'activité professionnelle (tableau ci-dessous). Lorsque les actifs habitant le périmètre de Genève Sud y travaillent également, ils se déplacent majoritairement avec leur voiture (40.5%) ou à pied (35.9%). La proximité du lieu de travail explique pour beaucoup la part importante de la marche. Pour les actifs travaillant à l'extérieur du périmètre Genève-Sud, la voiture et les TPG sont toujours les deux moyens de transport les plus utilisés, si l'on excepte les zones Cité Rive Droite et Meyrin-Aéroport, où la moto ou le scooter devancent quelque peu les TPG, mais sans écart statistiquement significatif. La voiture et les TPG sont plus adaptés pour se rendre hors du périmètre d'étude. Néanmoins, les transports publics ne sont utilisés que pour aller vers le centre-ville et l'agglomération genevoise. Pour les autres destinations, la voiture représente une part écrasante des déplacements.

**Tableau 7 Moyen de transport habituel pour se rendre au travail selon le lieu de travail principal - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR (en % des actifs)**

	Voiture conducteur	TPG (bus, trams, mouettes)	Mixte voiture-TPG	Mixte vélo-TPG	Mixte voiture-vélo	Moto, scooter	Vélo	Marche	Autre
Genève-Sud	53 40.50%	12 9.10%	1 0.80%	1 0.80%		7 5.30%	8 6.10%	47 35.90%	2 1.50%
Bardonnex	2 50.00%					1 25.00%		1 25.00%	
Carouge	21 36.80%	8 14.00%				4 7.00%	4 7.00%	20 35.10%	
Grand-Lancy	7 28.00%			1 4.00%		1 4.00%	1 4.00%	15 60.00%	
Plan-les-Ouates	17 56.70%	2 6.70%					2 6.70%	7 23.30%	2 6.70%
Troinex	2 66.70%							1 33.30%	
Veyrier	4 33.30%	2 16.70%	1 8.30%			1 8.30%	1 8.30%	3 25.00%	
Cité Rive Gauche	73 39.70%	61 33.20%	5 2.70%	1 0.50%	1 0.50%	40 21.70%	3 1.60%		
Cité Rive Droite	10 62.50%	2 12.50%				3 18.80%	1 6.30%		
Agglomération Nord	15 44.10%	9 26.50%				7 20.60%	3 8.80%		
Agglomération Sud	11 55.00%	5 25.00%			1 5.00%	3 15.00%			
Agglomération Est	11 64.70%	4 23.50%				2 11.80%			
Campagne Lac	5 55.60%		4 44.40%						
Champagne	4 100.00%								
Mandement	5 100.00%								
Meyrin-Aéroport	26 83.90%	1 3.20%				4 12.90%			
Terre Sainte GE + Céligny	10 100.00%								
Autres France	5 100.00%								
Autres Vaud	2 100.00%								
Lausanne	2 66.70%	1 33.30%							
Nyon	2 100.00%								
Autres	5 55.60%					4 44.40%			

## 2.4 Attractivité des TPG pour aller travailler

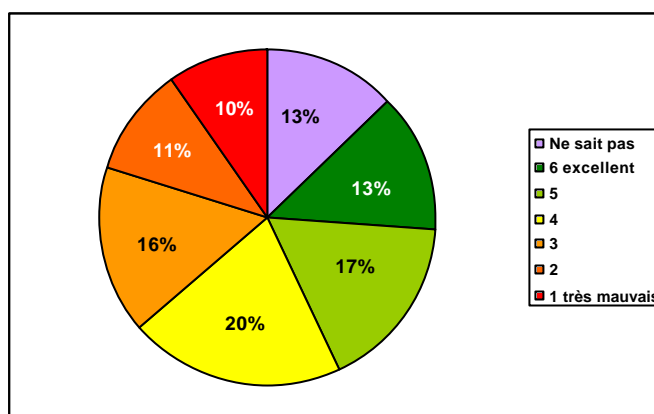
Après avoir analysé aux points 2.1 à 2.3 les déplacements et l'utilisation des TPG des actifs habitant le périmètre d'étude, ce sous-chapitre va présenter leur avis sur leur attractivité et analyser l'adéquation de l'offre TPG actuelle à la demande de déplacement pour le motif travail. Pour ce faire, il présentera dans un premier temps l'évaluation de la qualité de l'offre TPG par les actifs du périmètre, puis, dans un deuxième temps, les motifs de non-utilisation des TPG invoqués par ceux d'entre eux qui se rendent habituellement sur leur lieu de travail par un autre moyen.

### 2.4.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de travail

Afin de mesurer l'attractivité des TPG, il a été demandé aux habitants du périmètre de donner une note entre 1 (très mauvais) et 6 (excellent) à l'offre existante selon différents motifs de déplacement et certains lieux où ils se rendent. La question a notamment été posée quant à l'offre TPG à destination de leur lieu de travail principal (figure ci-dessous).

Les résultats obtenus sont relativement moyens. Ainsi, si 30% des actifs du périmètre émettent un jugement favorable voire même très favorable (notes entre 5 et 6), 36% d'entre eux émettent un jugement moyen (note entre 3 et 4) et plus de 20% les jugent très négativement (note de 1 et 2). En moyenne, l'offre TPG n'obtient qu'une note de 3.7. On relève également 13% d'actifs qui ne se prononcent pas, peut-être par méconnaissance de l'offre disponible.

**Figure 7 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de travail - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 501 actifs interrogés)**



Les notes obtenues par l'offre TPG dans le cadre des déplacements pour le motif travail varient cependant fortement selon le lieu d'habitation à l'intérieur du périmètre d'étude. Ainsi, les notes moyennes sont-elles très basses à Troinex (2.9), Plan-les-Ouates Sud (3.0) et Bardonnex (3.2), mais nettement plus élevées à Grand-Lancy Nord (4.0) et Carouge Centre (4.4). Ici encore, la qualité de la desserte TC à disposition et les caractéristiques urbanistiques des différentes zones semblent jouer un rôle évident.

**Tableau 8 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de travail - Notes moyennes selon la zone d'habitation - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Carouge Centre (24 p.)	4.4
Grand-Lancy Nord (33 p.)	4.0
Grand-Lancy Sud (15 p.)	3.7
Carouge Sud (47 p.)	3.6
Vevrier Est (53 p.)	3.6
Plan-les-Ouates Nord (51 p.)	3.5
Vevrier Ouest (51 p.)	3.5
Bardonnex (63 p.)	3.2
Plan-les-Ouates Sud (52 p.)	3.0
Troinex (49 p.)	2.9

L'évaluation de la qualité de l'offre TPG à disposition des actifs varie également sensiblement selon leur lieu de travail (tableau ci-dessous). Les actifs travaillant à l'intérieur de la zone « Genève-Sud » émettent des jugements plutôt « moyens et bons ». Toutefois, les services offerts par les TPG pour se rendre à la zone « Cité Rive Gauche » obtiennent une meilleure appréciation (4.2) que ceux offerts à l'intérieur de la zone « Genève-Sud » (4.1). En revanche, l'offre TPG pour les lieux de travail situés dans les zones Meyrin-Aéroport, agglomération Nord ou agglomération Est obtient des notes très basses (respectivement 2.7, 3 et 3.2).

**Tableau 9 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de travail - Notes moyennes selon le lieu de travail - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Lieux de travail	Note	Nombre de répondants
<b>Genève-Sud</b>	4.1	99
Bardonnex	3	3
Carouge	4.2	49
Grand-Lancy	4.1	15
Plan-les-Ouates	3.7	20
Troinex	4	2
Veyrier	4.1	10
<b>Cité Rive Gauche</b>	4.2	170
<b>Cité Rive Droite</b>	3.2	16
<b>Agglomération Nord</b>	3	33
<b>Agglomération Sud</b>	3.7	20
<b>Agglomération Est</b>	3.2	15
<b>Campagne Lac</b>	3.1	9
<b>Champagne</b>	1.7	3
<b>Mandement</b>	2.6	5
<b>Meyrin-Aéroport</b>	2.7	26
<b>Terre Sainte GE + Céligny</b>	2.1	9
<b>Lausanne</b>	3.4	5
<b>Nyon</b>	3	1
<b>Autre Vaud</b>	4	1
<b>Autre Suisse</b>	5	1
<b>Autre France</b>	1	1
<b>Autres</b>	3.4	9

Les jugements émis sur l'offre TPG en direction du lieu de travail varient également beaucoup selon le moyen de transport utilisé habituellement pour s'y rendre (tableau ci-dessous). Ainsi, les automobilistes et les usagers du scooter et de la moto émettent-ils des jugements négatifs (notes moyennes respectives de 3.3 et 3.4), alors que les usagers des TPG et les marcheurs donnent des notes relativement positives (respectivement 4.6 et 4.4).

**Tableau 10 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de travail - Notes moyennes selon le moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu de travail - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Moyens de transport	Note	Nombre de répondants
Voiture conducteur	3.3	207
TPG (bus, trams, mouettes)	4.6	96
Mixte voiture-TPG	3.7	10
Moto, scooter	3.4	64
Vélo	3.7	15
Marche	4.4	29

En revanche, aucune différence significative n'est à signaler dans l'appréciation de l'offre TPG pour aller au travail selon le sexe des usagers. Selon l'âge des actifs, on enregistre quelques différences : les actifs âgés de 55 ans et plus jugent mieux l'offre TPG (note moyenne : 4.2) que les 15-34 ans (3.8) et les 35-54 ans (3.5).

## 2.4.2 Motifs de non-utilisation des TPG pour aller travailler

Les actifs qui ont déclaré se rendre habituellement à leur lieu de travail en utilisant un moyen autre que les TPG ont dû citer les motifs expliquant leur non-choix des transports publics (tableau ci-dessous).

Les raisons les plus souvent invoquées ont trait à des faiblesses intrinsèques à l'offre TPG : ce sont la lenteur des TPG (30.9% des répondants), la trop grande complexité et le trop grand nombre de changements caractérisant les déplacements en TPG (22.7%), ainsi que la fréquence trop faible de l'offre (12.2%).

Une part importante de répondants (14.7%) invoquent également la proximité entre leur domicile et leur lieu de travail. Il s'agit essentiellement de personnes se rendant à leur travail en marchant.

Toutefois, il faut relever que la façon dont la question a été posée, demandant aux répondants un positionnement par rapport aux TPG et non par rapport au moyen de transport qu'ils utilisent habituellement, aboutit à une sous-estimation de l'importance de facteurs liés aux qualités de ces mêmes moyens. Ainsi, des motifs tels que la disponibilité de la voiture ou d'une place de stationnement sur le lieu de travail, dont l'importance dans le choix modal a été démontrée dans d'autres études, jouent-ils probablement un rôle plus grand qu'il n'en ressort à travers ces résultats.

**Tableau 11 Motifs de non-utilisation des TPG comme moyen de déplacement habituel vers le lieu de travail (en % des 411 actifs n'utilisant pas habituellement les TPG)**

Motifs	% des répondants
<b>Lenteur</b>	<b>30.9</b>
<b>Trop compliqué/trop de changements</b>	<b>22.7</b>
<b>Lieu de travail proche du domicile</b>	<b>14.7</b>
<b>Fréquence trop faible</b>	<b>12.2</b>
Disponibilité de la voiture	6.3
Déplacements professionnels à effectuer	5.7
Zone non desservie	5.5
Praticité de la voiture	4.9
Praticité du scooter	2.8
Coût trop élevé	2.7
Trop d'attente aux arrêts lors des changements	2.1
Bénéfice du transport d'un membre du ménage	2.0
Retards	2.0
Disponibilité du scooter	1.9
Inconfort/trop de monde	1.7
Préférence pour le vélo	1.7
Disponibilité de parking	1.3
N'aime pas les TC	0.3
Insécurité	0.2
Autres	3.7
Ne sait pas	1.5

Les motifs de non-utilisation des TPG pour se rendre au travail peuvent être analysés selon le sexe et l'âge des répondants. Ainsi, parmi les 501 actifs, on compte 234 hommes (61.3%) et 148 femmes (38.7%) qui n'utilisent pas les TPG. Leur distribution par âge se fait selon le tableau ci-dessous. La catégorie d'âge de plus de 65 ans n'est pas représentative, car elle ne comporte que 5 individus pour les hommes et 1 pour les femmes ; nous nous abstenons donc de commenter les résultats pour ce groupe d'âge.

**Tableau 12 Répartition par âge des hommes et femmes n'utilisant pas habituellement les TPG pour se rendre au travail**

Hommes						Femmes					
15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
14	48	78	49	40	5	2	31	65	27	21	1
5.8%	20.6%	33.3%	20.8%	17.2%	2.2%	1.6%	20.7%	44.0%	18.5%	14.4%	0.8%

Parmi les 234 hommes actifs à ne pas utiliser les TPG, les 15-24 ans citent surtout la lenteur, les retards et le prix trop élevé. Les 25-34 ans citent également la lenteur, le fait que ce soit trop compliqué et les fréquences

trop faibles. Les 35-44 ans citent également comme premiers facteurs la lenteur et le fait que ce soit trop compliqué, et encore le fait que la voiture leur semble plus pratique. Les 45-54 ans citent également comme premiers facteurs la lenteur et le fait que ce soit trop compliqué, et encore les fréquences trop faibles ainsi que le fait que leur zone de travail n'est pas desservie. Ce dernier motif est sur-représenté au sein de cette catégorie, puisque 49.4% des personnes entre 45 et 54 ans le citent et que c'est le principal motif de non-utilisation des TPG pour ce groupe d'âge. Les 55-64 ans citent toujours la lenteur et le fait que ce soit trop compliqué comme premiers facteurs de non-utilisation des TPG, mais ajoutent le fait qu'ils préfèrent le vélo en troisième position, avant les fréquences trop faibles et le prix trop élevé. Ce groupe d'âge est pratiquement le seul à citer la préférence du vélo comme raison de non-utilisation des TPG.

Les hommes de 15-24 ans (78.5%) et de 24-35 ans (21.5%) sont les seuls à affirmer le retard comme motif de non-utilisation des TPG. Le fait que prendre les TPG soit trop compliqué est cité surtout par les 25-34 ans (37.2%) et les 35-44 ans (30.6%), et dans une moindre mesure par les 25-34 ans (16.6%) et les 55-64 ans (15.6%), mais pas du tout par les jeunes de moins de 24 ans ni par les retraités. Les fréquences trop faibles sont surtout mentionnées par les 45-54 ans (33.5%), les 25-34 ans (27.3%) et les 55-64 ans (20.8%), mais ne sont pas cités non plus ni par les jeunes de moins de 24 ans ni par les retraités. Le manque de confort est essentiellement invoqué par les 35-44 ans (74.4%). La lenteur est invoquée par tous les groupes d'âge indifféremment. Le fait qu'il y ait trop d'attente aux arrêts n'est invoqué que faiblement par les 35-44 ans. Le prix trop élevé ne semble affecter que les 15-24 ans (43.1%) et les 55-64 ans (43.1%). Avoir un travail exigeant des déplacements fréquents empêche surtout les 35-44 ans (38.6%) d'emprunter les TPG. Un travail à proximité du domicile rend le recours aux TPG inutile surtout pour les 25-34 ans (36.2%) et les 35-44 ans (45.4%). La disponibilité de la voiture est surtout citée par les 35-44 ans (33%) et les 45-54 ans (25.2%), mais aussi par les 15-24 ans (22.1%), ce qui dénote la prégnance de ce moyen de transport comme remplacement potentiel des TPG pour ce groupe d'âge. La disponibilité d'un scooter est surtout citée par les 25-34 ans (39.8%) et les 35-44 ans (43.2%). Le fait que la voiture soit plus pratique est avancé essentiellement par les 35-44 ans (80.8%), alors que le fait que le scooter soit plus pratique est avancé surtout par les 25-34 ans (45.2%).

Parmi les 148 femmes actives qui n'utilisent pas les TPG, la catégorie des 15-24 ans ne comporte que 2 personnes, et nous ne pouvons commenter les résultats pour ce groupe d'âge. Les 25-34 ans citent surtout la lenteur, le fait que ce soit trop compliqué, la proximité entre le lieu de travail et le lieu de domicile et les fréquences trop faibles. En cinquième position vient le fait d'avoir un parking à disposition, motif cité essentiellement par les femmes de ce groupe d'âge (81.5%). Les 35-44 ans citent avant tout comme facteur la proximité entre le lieu de travail et le lieu de domicile, suivi par le fait que ce soit trop compliqué et la lenteur, et encore les fréquences trop faibles. Les 45-54 ans citent également comme premiers facteurs le fait que ce soit trop compliqué, la lenteur, les fréquences trop faibles et la proximité entre le lieu de travail et le lieu de domicile. Les 55-64 ans citent toujours la lenteur et la proximité entre le lieu de travail et le lieu de domicile comme principaux facteurs de non-utilisation des TPG, suivis par le fait que ce soit trop compliqué et les fréquences trop faibles.

Le fait que prendre les TPG soit trop compliqué est cité surtout par les femmes de 45-54 ans et dans une moindre mesure par les 55-64 ans. Les fréquences trop faibles sont mentionnées par tous les groupes d'âge indifféremment. La lenteur est également invoquée par tous les groupes d'âge, mais surtout par 1/3 des 25-34 ans et 1/3 des 45-54 ans. Le fait que la zone de travail soit non desservie par les TPG est cité 9 fois et ne semble pas varier avec l'âge, puisque ce facteur est cité indifféremment par toutes les catégories. Avoir un travail exigeant des déplacements fréquents empêche surtout les 35-44 ans (68.4%) d'emprunter les TPG. Un travail à proximité du domicile rend le recours aux TPG massivement inutile pour les 35-44 ans (57.5%) en comparaison avec les autres catégories d'âge, chez qui il reste cependant un motif assez cité. La disponibilité de la voiture est mise en avant par toutes les catégories d'âge confondues.

Les motifs suivants ne sont quasiment pas cités par des femmes : insécurité (1), retard (2), manque de confort (2), trop d'attente (5), prix élevé (1), disponibilité d'un scooter (0) et praticité de la voiture (3) ou du scooter (1). Ils constituent donc des justifications négligeables de non-utilisation pour les femmes, alors que les hommes invoquent plus volontiers le prix trop élevé des TPG (9), la disponibilité du scooter (7) et/ou la praticité de la voiture (16) ou du scooter (10).

### 3 Les déplacements pour le motif formation

Après avoir analysé dans le chapitre précédant les déplacements pour le motif travail, nous allons présenter dans ce chapitre les déplacements des habitants du périmètre d'étude pour le motif formation.

Cette présentation se fera en deux temps : nous présenterons tout d'abord les déplacements pour la formation des personnes de plus de 15 ans, puis ceux des enfants de moins de 15 ans. Nous avons en effet estimé qu'il était justifié de faire cette distinction, car ces deux types de déplacements diffèrent fortement de par les lieux de destination et les moyens de transport utilisés.

Comme pour l'analyse des déplacements pour le motif travail, chacun des deux sous-chapitres mettra tout d'abord en évidence les comportements modaux des personnes en formation habitant le périmètre d'étude et évaluera l'utilisation des TPG qui y est faite. Il dressera ensuite un portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG. Dans un troisième temps, il s'intéressera à la question des destinations des personnes en formation. Enfin, il analysera l'attractivité des TPG dans le périmètre pour ce motif de déplacement.

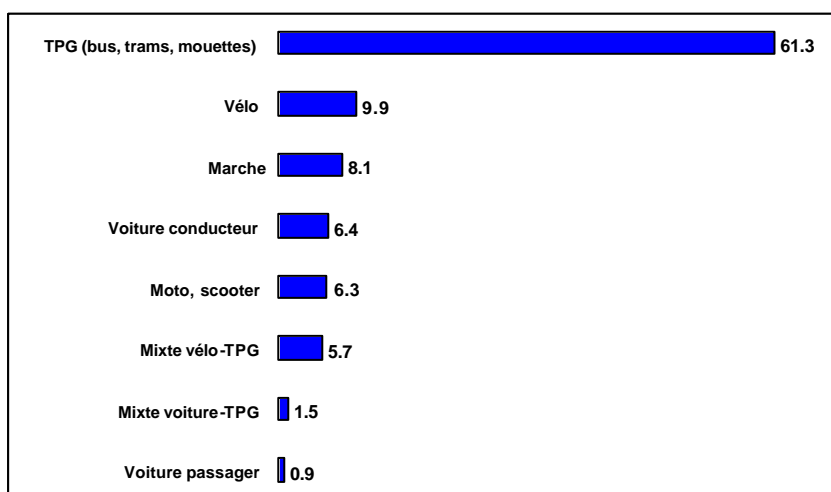
#### 3.1 Les déplacements pour le motif formation des personnes de plus de 15 ans

Ce sous-chapitre présente les déplacements et l'utilisation des TPG des personnes de 15 ans et plus pour le motif formation. Etant donné la taille réduite de leurs effectifs (94 personnes), seuls les résultats globaux sont véritablement pertinents. L'accent sera donc essentiellement mis sur ceux-ci, même si quelques résultats croisés seront également présentés à titre indicatif, mais dans une mesure limitée.

##### 3.1.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour rejoindre le lieu de formation ?

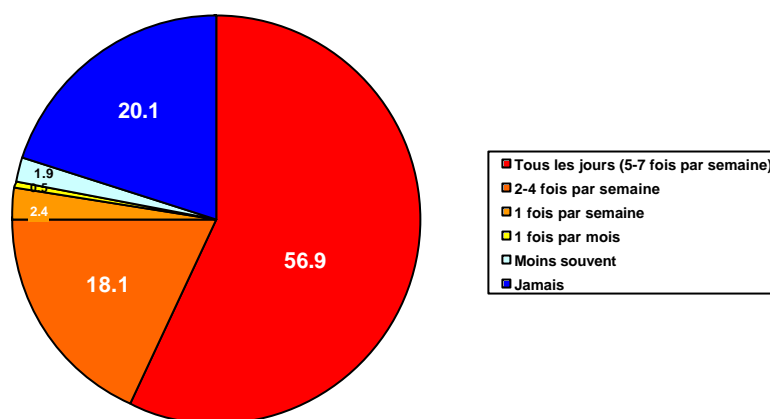
Les TPG sont très nettement le moyen de transport privilégié des personnes de 15 ans et plus habitant le périmètre d'étude dans leurs déplacements vers leur lieu de formation (figure ci-dessous). En effet, près de deux tiers (61%) des interrogés déclarent utiliser habituellement les TPG pour ce motif. On trouve ensuite les usagers des modes doux, vélo (9.9%) et marche (8.1%), puis les usagers des modes individuels motorisés, voiture en tant que conducteur (6.4%) et moto ou scooter (6.3%).

**Figure 8** Moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu de formation - personnes de 15 ans et plus en formation habitant le périmètre de Genève Sud (en % des 94 personnes interrogées)



En analysant la fréquence d'utilisation des TPG pour se rendre sur le lieu de formation, on constate qu'environ 20% des personnes en formation habitant le périmètre d'étude n'ont jamais recours à leurs services (figure ci-dessous). A l'opposé, près de trois quarts des personnes en formation les utilisent très régulièrement (56.9% tous les jours et 18.1% 2 à 4 fois par semaine).

**Figure 9** Fréquence d'utilisation des TPG pour se rendre sur le lieu de formation - personnes de 15 ans et plus en formation habitant le périmètre de Genève Sud (en % des 94 personnes interrogées)



Ici encore, on peut considérer que le rôle d'appoint des TPG pour les personnes utilisant habituellement un autre moyen de transport n'est que marginal. On trouve en effet d'un côté des usagers habituels des TPG qui les empruntent tous les jours. Et de l'autre des personnes qui ne les utilisent jamais pour se rendre sur leur lieu de formation. Quant aux 18.1% d'interrogés utilisant les TPG 2 à 4 fois par semaine, deux tiers d'entre eux se déclarent usagers habituels des TPG (mode exclusif ou mixte).

### 3.1.2 Qui utilise les TPG pour rejoindre le lieu de formation ?

Après l'analyse des comportements modaux des personnes de 15 ans et plus en formation et de leur utilisation des TPG pour se rendre sur leur lieu d'étude, nous allons maintenant tenter de mettre en évidence qui prend régulièrement les TPG pour ce motif de déplacement et qui ne les utilise pas. En d'autres termes, nous allons tenter d'établir le portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements liés à la formation des personnes de 15 ans et plus. Toutefois, en raison du nombre restreint d'interrogés pour ce motif de déplacement, seules quelques analyses sont possibles et leur représentativité est limitée. Elles sont donc à considérer avant tout à titre indicatif.

#### 3.1.2.1 Utilisation des TPG et sexe des usagers

Le nombre trop faible de personnes en formation ne permet pas véritablement de dégager des tendances fortes selon le sexe. Nous avons néanmoins pu déceler quelques différences d'usage des transports en commun entre hommes et femmes. Les femmes sont sur-représentées pour ce choix modal, puisqu'elles sont 61.2% à prendre les TPG contre 38.8% d'hommes.

#### 3.1.2.2 Utilisation des TPG et âge des usagers

La vaste majorité des personnes en formation interrogées (91.3%) ayant entre 15 et 24 ans, pour seulement 10 personnes (8.8%) entre 25 et 34 ans, aucune analyse pertinente selon l'âge ne peut être menée.

### 3.1.2.3 Utilisation des TPG et revenu des usagers

Par faute d'effectifs, nous ne pouvons pas analyser l'influence du revenu sur le choix modal des personnes de 15 ans et plus en formation.

### 3.1.2.4 Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule

Au vu du faible nombre d'interrogés, nous ne pouvons pas véritablement analyser l'influence de la disponibilité d'un véhicule motorisé sur le choix modal.

A titre indicatif, nous pouvons mentionner que les TPG sont le moyen de transport le plus usuel pour le motif formation, indépendamment de la disponibilité ou non d'un véhicule. En effet, 74% des 50 personnes non motorisées, mais aussi 41.4% des 44 personnes motorisées utilisent les TPG pour se rendre sur leur lieu de formation. Cependant, les personnes ayant un véhicule à disposition ont, comme il fallait s'y attendre, beaucoup moins tendance à avoir recours aux TPG que les captifs. Elles ne représentent que 24.5% des usagers des TPG, contre 75.5% d'usagers non-motorisés. Ces derniers utilisent comme moyens de transports alternatifs essentiellement le vélo et le mode mixte vélo-TPG, alors que les personnes ayant un véhicule à disposition ont recours à parts égales (17.2%) à la voiture ou aux deux-roues motorisé, mais aussi à la marche.

### 3.1.3 Où va-t-on étudier/se former ?

Après avoir établi un portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements des personnes de 15 ans et plus liés à la formation, nous allons maintenant analyser les destinations de leurs déplacements pour ce motif.

Les lieux de formation qui sont le plus souvent cités par les personnes de 15 ans et plus habitant le périmètre se trouvent essentiellement au sein (Genève Sud : 32 - 42.2%), ou alors au centre-ville, sur la rive gauche (Cité Rive Gauche : 19 - 25.9%). L'agglomération Est vient en troisième position (11 - 14%). Viennent ensuite, quoique plus faiblement représentées, l'agglomération Nord (5.5%), la zone Champagne (4%) et la ville française de Saint-Julien (4%).

**Tableau 13 Lieu principal de formation des personnes de 15 ans et plus habitant le périmètre de Genève Sud – répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR (en % des 94 personnes interrogées)**

Lieux de formation	Fréquence	%
<b>Genève-Sud</b>	32	42.2
Carouge	17	21.9
Lancy	12	16.1
Plan-les-Ouates	2	3.2
Vevrier	1	1.0
<b>Cité Rive Gauche</b>	19	25.9
Cité Rive Droite	2	2.1
<b>Agglomération Nord</b>	4	5.5
<b>Agglomération Sud</b>	1	0.9
<b>Agglomération Est</b>	11	14.0
<b>Champagne Lac</b>	0	0.0
Champagne	3	4.0
<b>Mevrin-Aéroport</b>	1	1.0
Terre Sainte GE + Céligny	0	0.5
<b>Saint-Julien</b>	3	4.0

### 3.1.4 Attractivité des TPG pour rejoindre le lieu de formation

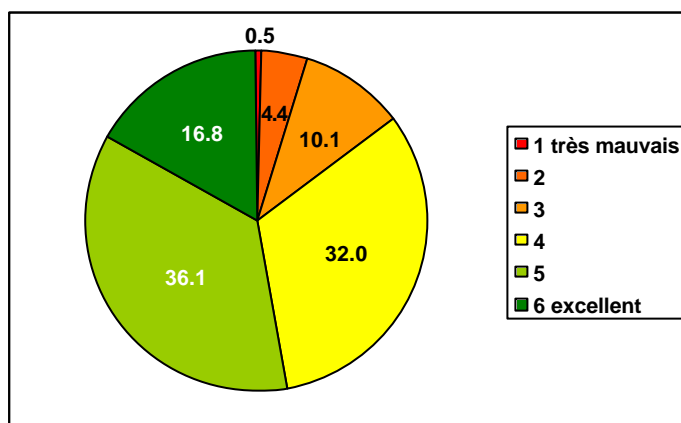
Après avoir analysé l'utilisation des TPG par les personnes de 15 ans et plus habitant le périmètre dans leurs déplacements vers leur lieu de formation, nous allons maintenant présenter leur jugement quant à l'attractivité de l'offre TPG pour ce même motif. Nous analyserons tout d'abord leur évaluation de la qualité de l'offre TPG,

puis les motifs de non-utilisation des TPG invoqués par ceux d'entre eux qui se rendent habituellement sur leur lieu de formation par un autre moyen.

### 3.1.4.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de formation

En règle générale, l'offre TPG à destination du lieu de formation des personnes de 15 ans et plus habitant le périmètre est jugée favorablement. En effet, plus de la moitié d'entre elles (52.9%) émettent un jugement favorable voire même très favorable (notes entre 5 et 6) et 42.1% d'entre elles un jugement moyen (notes entre 3 et 4). Les personnes jugeant l'offre TPG de manière négative (notes entre 1 et 2) ne sont qu'à peine 5%. En moyenne, les TPG obtiennent, pour ce motif de déplacement, la note de 4.5.

**Figure 10 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de formation des personnes de 15 ans et plus en formation et habitant le périmètre de Genève Sud - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 94 personnes interrogées)**



Concernant les notes obtenues par les TPG selon le lieu d'habitation, nous ne pouvons pas dégager de tendances fermes puisque les échantillons sont trop faibles pour être significatifs. Nous pouvons simplement constater, à titre indicatif, que l'appréciation du service TPG pour se rendre sur le lieu de formation semble plus positive pour les communes se situant le long de l'axe de la route de Saint-Julien (Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates) et pour Veyrier, qui sont des communes relativement bien desservies par des lignes à fréquences urbaines, alors que le taux de satisfaction semble être plus faible pour les communes de Troinex et de Bardonnex.

**Tableau 14 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de formation des personnes de 15 ans et plus en formation et habitant le périmètre de Genève Sud - Notes moyennes selon la zone d'habitation - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Carouge Centre (5 p.)	5
Grand-Lancy Sud (4 p.)	5
Veyrier Ouest (8 p.)	4.9
Plan les Ouates Sud (11 p.)	4.7
Plan les Ouates Nord (13 p.)	4.5
Carouge Sud (16 p.)	4.3
Grand-Lancy Nord (3 p.)	4.3
Veyrier Est (10 p.)	4.2
Troinex (12 p.)	3.8
Bardonnex (12 p.)	3.7

Si on analyse les notes attribuées au service TPG en fonction des lieux de formation cités par les personnes de 15 ans et plus, on constate que celles-ci sont plutôt élevées, tant pour les destinations au sein du périmètre de Genève Sud (note moyenne : 4.6), qu'au centre-ville, rive gauche (4.8), seuls lieux pour lesquels les moyennes sont significatives.

**Tableau 15 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de formation des personnes de 15 ans et plus - Notes moyennes selon le lieu de formation - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Lieux de formation	Note moyenne	Nombre d'individus
<b>Genève-Sud</b>	4.6	34
Carouge	4.8	19
Grand-Lancy	4.3	8
Plan-les-Ouates	4.5	6
Veyrier	3	1
<b>Cité Rive Gauche</b>	4.8	20
<b>Cité Rive Droite</b>	5	2
<b>Agglomération Nord</b>	4.8	4
<b>Agglomération Sud</b>	4	1
<b>Agglomération Est</b>	4.5	11
<b>Champagne</b>	5	3
<b>Meyrin-Aéroport</b>	2	1
<b>Saint-Julien</b>	3	3

En raison de la faiblesse de l'échantillon disponible pour ce type de déplacements, aucune conclusion ne peut être tirée quant à l'influence du moyen de transport habituellement utilisé sur les notes attribuées au service TPG.

Enfin, les personnes disposant d'un véhicule motorisé jugent légèrement plus défavorablement les TPG que les captifs (respectivement 4.6 et 4.4), mais cette différence est trop faible pour être véritablement prise en compte. Nous pouvons en déduire que ce facteur ne semble pas jouer un rôle très important dans l'appréciation des TPG pour ce type de déplacements.

### 3.1.4.2 Motifs de non-utilisation des TPG pour rejoindre le lieu de formation

Les personnes de 15 ans et plus qui ont déclaré rejoindre habituellement leur lieu de formation en utilisant un moyen autre que les TPG expliquent leur non-choix des transports publics en invoquant principalement leur préférence pour le vélo (23.9%), d'une part, et la proximité de leur lieu de domicile (20.8%), d'autre part (tableau ci-dessous).

**Tableau 16 Motifs de non-utilisation des TPG comme moyen de déplacement habituel vers le lieu de formation - personnes de 15 ans et plus en formation habitant le périmètre de Genève Sud (en % des 32 répondants n'utilisant pas habituellement les TPG)**

Motifs	% des répondants
<b>Préférence pour le vélo</b>	<b>23.9</b>
<b>Lieu de formation proche du domicile</b>	<b>20.8</b>
Lenteur	7.8
Fréquence trop faible	7.8
Bénéficie du transport d'un membre du ménage	6.4
Praticité du scooter	6.3
Disponibilité de la voiture	6.1
Trop compliqué/trop de changements	4.9
Inconfort/trop de monde	4.7
Disponibilité du scooter	4.4
Coût trop élevé	2.9
Insécurité	1.2
Autres	4.1

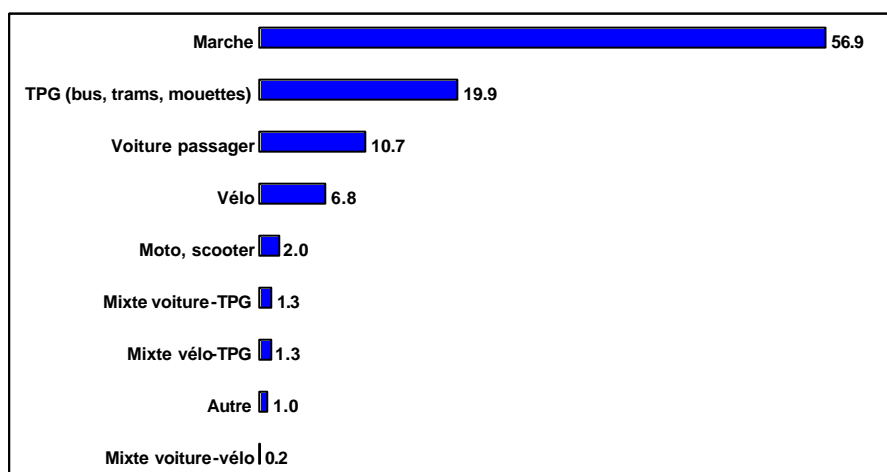
## 3.2 Les déplacements pour le motif formation des enfants de moins de 15 ans

Ce sous-chapitre présente les déplacements vers l'école et l'utilisation des TPG pour ce motif des enfants de moins de 15 ans habitant dans le périmètre d'étude. Pour des raisons de légalité, il n'a pas été possible d'interroger ceux-ci directement. Les questions analysées ci-dessous ont donc été posées aux parents ayant un ou plusieurs enfants scolarisés de moins de 15 ans vivant dans leur ménage. Lorsque plusieurs enfants étaient concernés, il a été demandé aux parents de ne considérer que les déplacements du plus âgé d'entre eux. Au total, les réponses correspondent donc à 248 enfants de moins de 15 ans scolarisés habitant le périmètre d'étude.

### 3.2.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour aller à l'école ?

Le mode de transport dominant pour se rendre à l'école est la marche, citée pour 56.9% des déplacements des enfants de moins de 15 ans (figure ci-dessous). Cette première place s'explique logiquement par les faibles distances existant en règle générale entre le lieu de domicile et l'école. Suivent les TPG, utilisés pour un déplacement sur cinq (19.9%). Dans 10.7% des cas, les enfants sont accompagnés à l'école en voiture. Enfin, 6.8% d'entre eux se rendent à l'école à vélo.

**Figure 11 Moyen de transport habituel pour se rendre à l'école – enfants de moins de 15 ans scolarisés habitant le périmètre de Genève Sud (en % des 248 enfants scolarisés dont les parents ont été interrogés)**



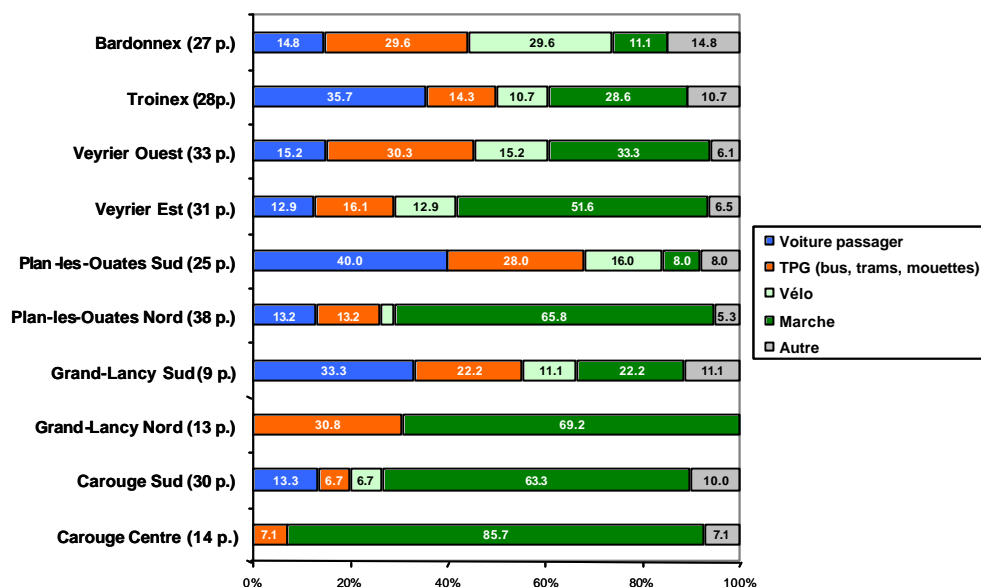
D'importantes différences sont néanmoins à signaler au niveau de la répartition modale selon la zone dans laquelle les enfants résident (figure ci-dessous). Ainsi, la part de la marche varie-t-elle sensiblement : elle est très élevée et largement dominante dans certains cas, mais nettement plus basse, voire même secondaire, dans d'autres cas, à l'avantage d'autres moyens de transport comme les TPG, la voiture en tant que passager (accompagnement des enfants à l'école) ou le vélo.

A Carouge Centre (85.7% des déplacements), Carouge Sud (63.3%), Grand-Lancy Nord (69.2%), Plan-les-Ouates Nord (65.8%) et même Veyrier Est (51.6%), la marche est très largement le moyen de transport privilégié pour aller à l'école.

En revanche, sa part est nettement inférieure à Veyrier Ouest (33.3% des déplacements), Troinex (28.6%) ou Grand-Lancy Sud (22.2%), et même particulièrement faible à Bardonnex (11.1%) et Plan-les-Ouates Sud (8%). Dans ces communes, la part de la marche est en effet affaiblie par les déplacements en TPG, comme à Veyrier Ouest (30.3%), Bardonnex (29.6%) ou Plan-les-Ouates Sud (28%), par les enfants accompagnés à l'école en voiture, en particulier à Plan-les-Ouates Sud (40%) et Troinex (35.7%), et par les déplacements à vélo, à Bardonnex surtout (29.6%).

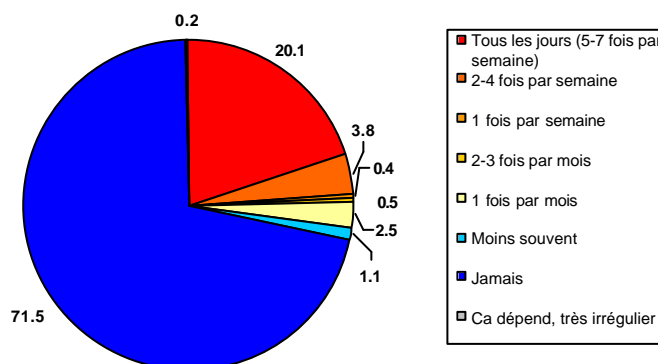
Les grandes variations enregistrées au niveau de la part modale de la marche selon les zones considérées peuvent s'expliquer par les fortes différences qui les caractérisent en termes d'organisation spatiale, de densité du bâti et de mixité des fonctions, notamment au niveau de la proximité des écoles. Par exemple, on peut estimer que l'organisation spatiale des zones Bardonnex et Plan-les-Ouates Sud, constituées de plusieurs villages relativement éloignés les uns des autres et isolés, pénalise la marche et contraint à trouver des solutions alternatives pour se rendre à l'école. L'absence d'infrastructures scolaires de niveau secondaire dans certaines communes oblige également leurs enfants à se rendre à l'extérieur de celles-ci et à parcourir des distances pour lesquelles la marche n'est pas concurrentielle.

Figure 12 Moyen de transport habituel pour se rendre à l'école selon la zone d'habitation (en % des 248 enfants scolarisés dont les parents ont été interrogés)



L'analyse de la fréquence d'utilisation des TPG par les enfants de moins de 15 ans habitant le périmètre d'étude nous montre que près de trois enfants sur quatre ne les utilisent jamais pour se rendre à l'école (figure ci-dessous). A l'opposé, un quart d'entre eux les utilisent très régulièrement (20.1% tous les jours et 3.8% 2 à 4 fois par semaine).

Figure 13 Fréquence d'utilisation des TPG pour se rendre à l'école - enfants de moins de 15 ans scolarisés habitant le périmètre de Genève Sud (en % des 248 enfants scolarisés dont les parents ont été interrogés)



Pour ce type de déplacement également, le rôle d'appoint des TPG pour les enfants utilisant habituellement un autre moyen de transport n'est que marginal. Lorsque l'on n'est pas un usager habituel des TPG pour aller à l'école, on ne les utilise pratiquement jamais pour ce même motif. A l'opposé, les usagers habituels des TPG n'utilisent quasiment que ceux-ci.

### **3.2.2 Qui utilise les TPG pour aller à l'école ?**

Après l'analyse des comportements modaux des enfants de moins de 15 ans et de leur utilisation des TPG pour se rendre à l'école, nous allons maintenant tenter de mettre en évidence qui prend régulièrement les TPG pour ce motif de déplacement et qui ne les utilise pas. En d'autres termes, nous allons tenter d'établir le portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements à destination de l'école. Les informations relatives à l'âge et au sexe des enfants concernés n'ayant pas été récoltées, et la question de la disponibilité d'un véhicule motorisé n'ayant été posée qu'à l'intention des déplacements de leurs parents, nous n'analyserons que le seul critère du revenu.

#### **3.2.2.1 Utilisation des TPG et revenu des usagers**

Le revenu du ménage n'a pas d'effet décelable sur le choix du moyen de transport des jeunes de moins de 15 ans pour se rendre à l'école. En effet, les enfants vont avant tout à pied à l'école, quel que soit le revenu du ménage. Tout au plus pouvons-nous donner quelques résultats à titre indicatif.

Les TPG se retrouvent surtout parmi les catégories de revenus moyens, entre 4'000 et 10'000 CHF, avec des pourcentages oscillant entre 14% et 32%.

Parmi les ménages à bas revenus, inférieurs à 4'000 CHF, les enfants qui vont à pied à l'école sont sur-représentés, puisqu'ils sont 9, soit 64.3%, sur un total de seulement 14 ménages dans cette catégorie. La marche est également le choix de 34 enfants (68%) au sein des 50 ménages dont le revenu se situe entre 6'000 et 8'000 CHF et de 19 enfants (73.1%) au sein des 26 ménages dont le revenu se situe entre 10'000 CHF et 12'000 CHF, catégorie également sur-représentée. Par contre, ils ne sont que 13, soit 37.1%, à choisir la marche au sein des 35 ménages dont les revenus dépassent 12'000 CHF.

Le mode voiture passager se retrouve surtout au sein des ménages à hauts revenus de plus de 12'000 CHF (26.9%).

### **3.2.3 Où va-t-on à l'école ?**

Après avoir tenté d'analyser qui sont les utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour aller à l'école, nous allons maintenant analyser les destinations des déplacements des enfants de moins de 15 ans pour ce motif.

#### **3.2.3.1 Lieu de formation des enfants de moins de 15 ans**

Comme la répartition modale le laissait deviner avec la prépondérance de la marche pour ce type de déplacement, les lieux de formation des enfants de moins de quinze ans se trouvent dans leur vaste majorité au sein du périmètre d'étude (196 – 79.4%). La zone Cité Rive Gauche n'apparaît que loin derrière en deuxième position (12 – 4.8%), suivie par l'agglomération Sud (10 – 4.2%). Viennent ensuite, quoique encore plus faiblement représentées, l'agglomération Est (7 – 2.9%) et la ville française de Saint-Julien (5 – 2.1%).

**Tableau 17 Lieu principal de formation des enfants de moins de 15 ans habitant le périmètre de Genève Sud – répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR (en % des 248 enfants scolarisés dont les parents ont été interrogés)**

Lieux de formation	Fréquence	%
Genève-Sud	196	79.4
Bardonnex	5	2.4
Carouge	67	27.4
Lancy	29	12
Plan-les-Ouates	48	19.8
Vevrier	41	16.6
Troinex	5	2.6
Cité Rive Gauche	12	4.8
Cité Rive Droite	0	0.2
Agglomération Nord	2	0.9
Agglomération Sud	10	4.2
Agglomération Est	7	2.9
Campagne Lac	2	1
Champagne	3	1.1
Archamps	0	0.2
Autres France	1	0.3
Saint-Julien	5	2.1
Ne sait pas	3	1.4

La plupart des enfants sont scolarisés au sein même de leur commune d'habitation. C'est surtout le cas à Carouge, avec plus de 90% des enfants habitant les deux zones de Carouge Centre et Carouge Sud scolarisés dans la commune. Font exception Grand-Lancy Sud (seulement 22.2% des enfants résidents scolarisés dans la commune), Bardonnex (48.1%), Troinex (50%) et Plan-les-Ouates Sud (56%). Pour les enfants devant se déplacer à l'extérieur de leur commune, les lieux de destination varient en fonction de la zone d'origine, mais ils se trouvent souvent dans une zone voisine ou relativement proche. Ainsi, certains enfants de Lancy sont scolarisés également à Plan-les-Ouates et vice-versa, et bien des enfants de ces deux communes sont scolarisés également à Carouge. 41% des enfants de Bardonnex et 18% des enfants de Troinex sont eux aussi scolarisés à Carouge. Certains enfants de Vevrier sont scolarisés soit à Cité Rive Gauche soit dans la zone DTPR agglomération Est.

### 3.2.3.2 Lieu de formation des enfants de moins de 15 ans et moyen de transport utilisé

Si la marche est le moyen de transport le plus utilisé par les enfants habitant le périmètre pour se rendre à l'école, des différences importantes sont cependant à signaler selon la localisation de leur lieu de formation. La marche est ainsi nettement privilégiée par les enfants dont l'école se situe à Grand-Lancy (79.3%), Plan-les-Ouates (73.5%) ou Carouge (60.3%), de même que dans la zone DTPR agglomération Sud (88.9%). En revanche, sa part n'est que de 20% pour les enfants dont l'école se situe dans la commune de Bardonnex, où le vélo domine. Lorsque l'école est localisée à l'extérieur du périmètre de Genève-Sud, les transports publics voient leur part largement augmentée, notamment pour les zones DTPR Cité Rive Gauche et agglomération Est.

**Tableau 18 Moyen de transport habituel pour se rendre à l'école selon le lieu de formation principal - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR (en % des enfants de moins de 15 ans scolarisés dont les parents ont été interrogés)**

	Voiture passager	TPG (bus, trams, mouettes)	Mixte voiture-TPG	Mixte vélo-TPG	Moto, scooter	Vélo	Marche	Autre
<b>Genève-Sud</b>	21	27	2	2	4	15	127	0
	10.60%	13.60%	1.00%	1.00%	2.00%	7.60%	64.10%	0.00%
Bardonnex	1					3	1	
	20.00%					60.00%	20.00%	
Carouge	4	13	2	1	3	4	41	
	5.90%	19.10%	2.90%	1.50%	4.40%	5.90%	60.30%	
Grand-Lancy	1	4			1		23	
	3.40%	13.80%			3.40%		79.30%	
Plan-les-Ouates	4	7				2	36	
	8.20%	14.30%				4.10%	73.50%	
Troinex	3						3	
	50.00%						50.00%	
Veyrier	8	3		1		6	23	
	19.50%	7.30%		2.40%		14.60%	56.10%	
<b>Cité Rive Gauche</b>		6		1			4	
		54.50%		9.10%			36.40%	
<b>Agglomération</b>	1						1	
<b>Nord</b>	50.00%						50.00%	
<b>Agglomération</b>			1				8	
<b>Sud</b>			11.10%				88.90%	
<b>Agglomération</b>		7						
<b>Est</b>		100.00%						
<b>Campagne Lac</b>		2						
		100.00%						
<b>Champagne</b>	2	1						
	66.70%	33.30%						
<b>Saint-julien</b>		5						
		100.00%						
<b>Ne sait pas</b>	1					1		2
	25.00%					25.00%		50.00%

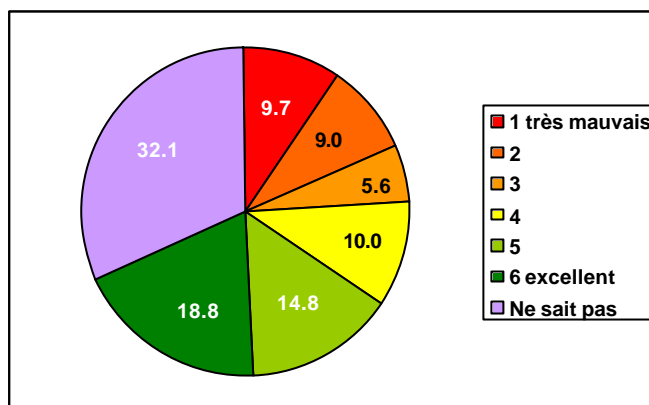
### 3.2.4 Attractivité des TPG pour aller à l'école

Après avoir analysé l'utilisation des TPG par les enfants de moins de 15 ans habitant le périmètre dans leurs déplacements en direction de l'école, nous allons maintenant présenter le jugement de leurs parents quant à l'attractivité de l'offre TPG pour ce même motif. Nous analyserons tout d'abord leur évaluation de la qualité de l'offre TPG, puis les motifs de non-utilisation des TPG invoqués par ceux dont les enfants se rendent habituellement à l'école par un autre moyen.

#### 3.2.4.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG en direction de l'école

L'évaluation de l'offre TPG à destination de l'école fréquentée par les enfants de moins de 15 ans habitant le périmètre reflète des avis partagés (figure ci-dessous). Un tiers des répondants la jugent favorablement (notes entre 5 et 6), 15.6% la jugent moyennement (notes entre 3 et 4) et 18.7% la jugent négativement (notes entre 1 et 2). Surtout, près d'un tiers des interrogés ne se prononcent pas, probablement en raison de la trop grande proximité entre l'école et leur lieu de domicile, qui rend leur utilisation inutile. Globalement, l'offre TPG obtient une note moyenne de 4.

Figure 14 Jugement sur la qualité de l'offre TPG à destination de l'école fréquentée par les enfants de moins de 15 ans habitant le périmètre de Genève Sud - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 248 enfants scolarisés dont les parents ont été interrogés)



En analysant les notes moyennes obtenues par l'offre TPG selon la zone d'habitation pour les déplacements vers l'école, on s'aperçoit que les zones dans lesquelles la marche est la moins adaptée, et où par conséquent les TPG pourraient revendiquer un rôle plus important, sont également celles où leur offre obtient les notes les plus mauvaises (tableau ci-dessous). C'est le cas à Troinex (note moyenne : 2.8), Bardonnex (3.3) ou encore Plan-les-Ouates Sud (3.3). Les notes moyennes sont en revanche très positives à Veyrier Est (5.5) et Grand-Lancy Nord (4.6), qui sont des communes relativement denses. Nous pouvons remarquer que pour ce motif Carouge accorde aux TPG un score plus bas que d'habitude.

Tableau 19 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction de l'école - Notes moyennes selon la zone d'habitation des enfants de moins de 15 ans scolarisés - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)

Veyrier Est (21 p.)	5.5
Grand-Lancy Nord (10 p.)	4.6
Veyrier Ouest (23 p.)	4.0
Grand-Lancy Sud (8 p.)	3.8
Carouge Centre (7 p.)	3.7
Carouge Sud (21 p.)	3.5
Plan-les-Ouates Nord (22 p.)	3.5
Plan-les-Ouates Sud (24 p.)	3.3
Bardonnex (22 p.)	3.3
Troinex (24 p.)	2.8

De fortes différences apparaissent également dans les notes données à l'offre TPG selon la localisation de l'école indiquée par les parents interrogés (tableau ci-dessous). Lorsque les écoles sont situées à l'intérieur du périmètre de Genève Sud, on observe des notes très variables selon la commune dans laquelle elles se trouvent. Ainsi, les notes sont-elles très basses pour Bardonnex (1.8) et Troinex (2.4), mais relativement bonnes à Carouge (4.3), Grand-Lancy (4.6) et Veyrier (4.6).

**Tableau 20 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction de l'école - Notes moyennes selon le lieu de formation des enfants de moins de 15 ans - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Lieux de formation	Note	Nombre de répondants
<b>Genève-Sud</b>	4.1	128
Bardonnex	1.8	5
Carouge	4.3	44
Grand-Lancy	4.6	17
Plan-les-Ouates	3.5	31
Troinex	2.4	5
Veyrier	4.6	26
<b>Cité Rive Gauche</b>	3.3	10
<b>Agglomération Nord</b>	1	1
<b>Agglomération Sud</b>	3.6	10
<b>Agglomération Est</b>	5	7
<b>Campagne Lac</b>	4	2
<b>Champagne</b>	3.5	2
<b>Saint-julien</b>	4	5

Enfin, les notes attribuées à l'offre TPG en direction de l'école varient également selon le moyen de transport utilisé habituellement par les enfants pour s'y rendre. Ainsi, lorsque les enfants prennent les TPG, les notes sont plutôt bonnes (note moyenne : 4.8), alors que quand on les accompagne à l'école en voiture, les notes sont franchement négatives (2.8).

**Tableau 21 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction de l'école - Notes moyennes selon le moyen de transport habituel pour se rendre à l'école - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Moyens de transport	Note moyenne	Nombre d'individus
Voiture passager	2.8	17
TPG (bus, trams, mouettes)	4.8	48
Mixte voiture-TPG	4	2
Mixte vélo-TPG	4.5	4
Moto, scooter	2.4	5
Vélo	3.3	12
Marche	4	76
Total	4	164

### 3.2.4.2 Motifs de non-utilisation des TPG pour aller à l'école

Comme l'on pouvait s'y attendre en observant la prépondérance de la marche pour réaliser les déplacements vers l'école, c'est la proximité entre l'école et le lieu de domicile qui constitue le motif principal de non-utilisation des TPG, et qui rend leur utilisation inutile dans la majorité des cas (tableau ci-dessous). Ce motif est cité par près de 72% des répondants.

Tableau 22 Motifs de non-utilisation des TPG comme moyen de déplacement habituel pour aller à l'école – enfants de moins de 15 ans scolarisés habitant le périmètre de Genève Sud (en % des 191 enfants n'utilisant pas habituellement les TPG)

Motifs	% des répondants
<b>Ecole proche du domicile</b>	<b>71.8</b>
Zone non desservie	8.8
Trop compliqué/trop de changements	6.9
Enfant trop jeune	6.8
Fréquence trop faible	2.4
Bénéficie du transport d'un membre du ménage	2.4
Insécurité	1.4
Préférence pour le vélo	1.2
Lenteur	0.6
Disponibilité du scooter	0.6
Trop d'attente aux arrêts lors des changements	0.2
N'aime pas les TC	0.2
Autres	2.2
Ne sait pas	0.6

## 4 Les déplacements pour le motif achats « plaisir »

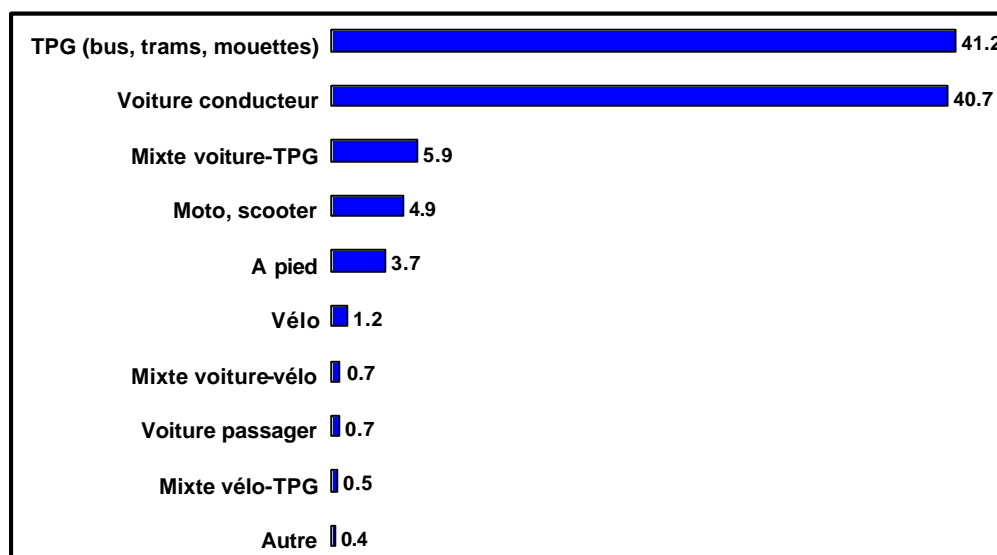
Ce chapitre présente les comportements des habitants de Genève Sud dans leurs déplacements pour le motif achats « plaisir ». Ceux-ci correspondent à un type bien particulier d'achats : ils concernent, en effet, les achats de livres, de disques, de vêtements ou autres types de biens consommés relativement rarement et assimilables à la pratique du « shopping ». Ils se distinguent nettement, tant dans la fréquence de réalisation que dans les lieux fréquentés, des achats alimentaires principaux. Ces derniers n'ont d'ailleurs pas été pris en compte dans cette enquête.

Au total, l'analyse présentée ci-dessous se base sur les réponses de 836 personnes. Comme pour les chapitres précédents, elle met tout d'abord en évidence les comportements modaux des habitants du périmètre d'étude et évalue l'utilisation des TPG qui y est faite. Elle dresse ensuite un portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG. Dans un troisième temps, elle s'intéresse à la question des destinations d'achats pour les types de biens tels que livres, disques ou vêtements. Enfin, elle évalue l'attractivité des TPG dans le périmètre.

### 4.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour aller faire les achats « plaisir » ?

Les TPG sont les plus utilisés par les habitants du périmètre d'étude pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.), avec 41.2% des déplacements, juste devant la voiture en tant que conducteur, qui représente 40.7% des déplacements. Beaucoup plus loin, on trouve les personnes se déplaçant en mode mixte voiture - TPG (5.9%) et à moto ou scooter (4.9%).

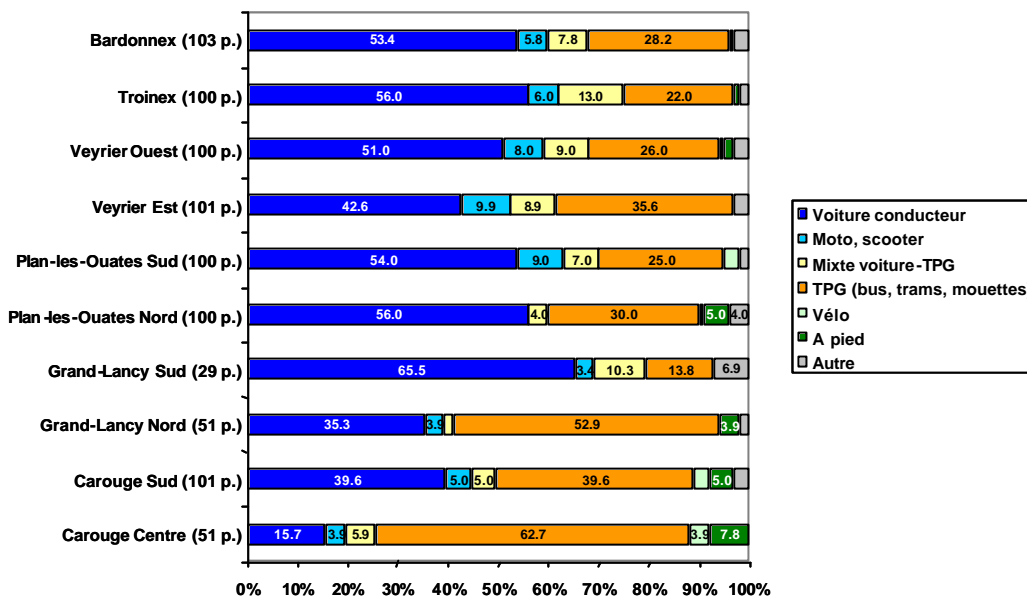
**Figure 15 Moyen de transport habituel pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) (résultats globaux pour les 836 personnes interrogées habitant le périmètre de Genève Sud - en %)**



On enregistre toutefois d'importantes variations au niveau de la répartition modale pour les achats « plaisir » selon la zone d'habitation des interrogés. Ainsi, les TPG n'occupent-ils une place dominante que dans certaines zones : c'est le cas à Carouge Centre (TPG : 62.7% des déplacements), Grand-Lancy Nord (TPG : 52.9%) et Carouge Sud (TPG : 39.6%, à égalité avec l'automobile). La forte part modale des TPG à Carouge Centre et Grand-Lancy Nord peut s'expliquer par la bonne qualité de leurs connections en transports en commun (TC) en direction du centre-ville de Genève, lieu privilégié pour réaliser ce type d'achats. En

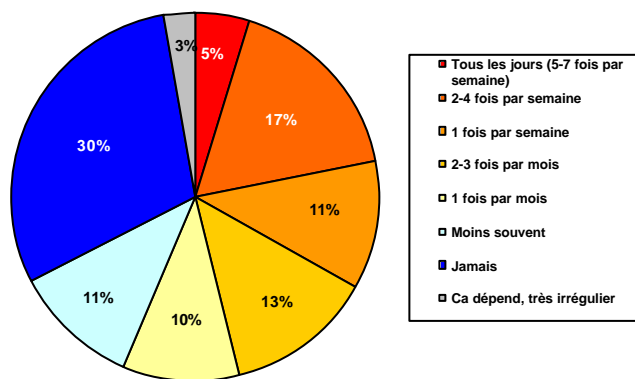
revanche, dans les sept autres zones, moins bien connectées au centre-ville, la voiture domine largement et l'utilisation des TPG est plus faible. La zone Veyrier Est, desservie par la ligne 8 à fréquences urbaines, constitue, avec 35.6% des déplacements effectués en TPG, un cas un peu à part. On peut également remarquer dans les zones de Bardonnex, Troinex, Veyrier Ouest, Veyrier Est, Plan-les-Ouates Sud et Grand-Lancy Sud, des parts plus importantes de consommateurs se déplaçant soit en mode mixte voiture-TPG, soit à moto ou scooter (entre 13.7 et 19%).

Figure 16 Moyen de transport habituel pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) selon la zone d'habitation (en % des personnes interrogées dans chaque zone)



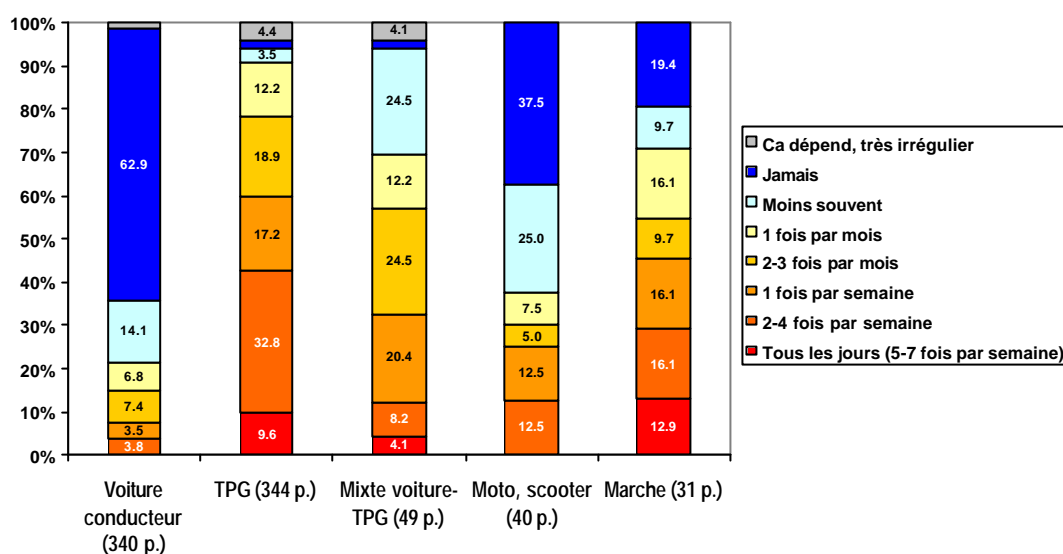
L'analyse de la fréquence d'utilisation des TPG pour réaliser les achats « plaisir » permet de constater qu'environ deux personnes sur cinq déclarent ne jamais avoir recours aux TPG pour ces déplacements, ou presque jamais (figure ci-dessous). A l'opposé, un peu moins d'un quart des interrogés a recours à leurs services de manière très régulière (5% tous les jours, 17% 2 à 4 fois par semaine). Un tiers des habitants du périmètre d'étude les utiliserait de manière moins fréquente, entre une fois par mois et une fois par semaine. Ce résultat moins polarisé que pour les déplacements vers le lieu de travail ou de formation, où l'on observe deux camps très nets et exclusifs, d'un côté les utilisateurs fréquents des TPG, de l'autre les non-utilisateurs, a deux explications. Il est dû tout d'abord à la pratique des achats « plaisir » elle-même, dont la fréquence est nettement moins régulière que dans les cas du travail et de la formation. Mais il s'explique également par un rôle d'appoint des TPG plus important pour ce motif de déplacement.

Figure 17 Fréquence d'utilisation des TPG pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) (en % des 836 personnes interrogées)



En effet, même si, pour les déplacements vers les lieux d'achat « plaisir », le rôle d'appoint des TPG reste faible, il est néanmoins plus important que pour les déplacements vers le lieu de travail ou les déplacements liés à la formation (figure ci-dessous). On le constate notamment dans le cas des usagers de la moto et du scooter ou encore des usagers de la marche. En revanche, les automobilistes n'ont recours aux TPG que de manière marginale.

**Figure 18 Fréquence d'utilisation des TPG pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) selon le moyen de transport habituel pour aller faire ce type d'achats (en % des utilisateurs habituels de chaque moyen de transport)**



## 4.2 Qui utilise les TPG pour aller faire les achats « plaisir » ?

Après l'analyse des comportements modaux et de l'utilisation des TPG pour réaliser les achats « plaisir », nous allons maintenant mettre en évidence qui utilise régulièrement les TPG pour ce motif de déplacement et qui ne les utilise pas. En d'autres termes, nous allons tenter d'établir un portrait-type des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements liés aux achats « plaisir ».

### 4.2.1 Utilisation des TPG et sexe des usagers

Nous avons pu déceler une différence dans le choix du moyen de transport à destination du lieu d'achats « plaisir » selon le sexe. Les femmes sont en effet bien plus nombreuses que les hommes à utiliser les TPG (49.5% de femmes contre 32.3% d'hommes). Parmi les 345 utilisateurs des TPG, 62.6% (216) sont des femmes et 37.4% (129) sont des hommes. Les femmes sont également plus nombreuses que les hommes à se déplacer en mode mixte voiture-TPG (57.1% (28) de femmes contre 42.9% (21) d'hommes sur un total de 49 personnes pour ce mode de transport).

En revanche, les hommes sont plus nombreux que les femmes à utiliser la voiture (46% d'hommes contre 35.8% de femmes) et les deux-roues motorisés (8.3% d'hommes contre 1.8% de femmes). Parmi les 340 utilisateurs de la voiture, 54.1% (184) sont des hommes alors que 45.9% (156) sont des femmes. Parmi les 41 utilisateurs des deux-roues motorisés, il y a 80.5% (33) d'hommes contre seulement 19.5% (8) de femmes.

En ce qui concerne les transports individuels non motorisés (TINM), si pour la marche nous ne constatons pas de différence entre les sexes, les hommes seraient pratiquement les seuls à pratiquer le vélo (9 hommes contre 1 femme) ou le mixte voiture-vélo (6 hommes contre 0 femme) pour effectuer leurs achats, mais nous ne pouvons l'affirmer avec certitude faute d'effectifs, car seulement 16 personnes optent pour ces moyens de transport pour ce motif de déplacement.

## 4.2.2 Utilisation des TPG et âge des usagers

Les jeunes entre 15 et 24 ans et les personnes âgées de plus de 65 ans sont les principaux utilisateurs des TPG, et représentent respectivement 17.4% et 25.5% des utilisateurs de ce moyen de transport, contre 5.6% et 7.9% pour la voiture. Pour le groupe d'âge des 55-64 ans, la part modale reste à environ 15%, qu'il s'agisse des TPG ou de la voiture. En revanche, entre 25 et 55 ans l'utilisation des TPG baisse nettement par rapport à la voiture, la différence pouvant aller jusqu'à deux fois moins d'usagers, comme c'est le cas pour le groupe d'âge entre 35 et 44 ans (17.7% utilisent les TPG contre 30.3% la voiture).

Les deux-roues motorisés, cités par 41 personnes, sont surtout utilisés par les jeunes entre 15 et 34 ans (51.2%). Le vélo est peu utilisé en général, puisque seulement 10 individus le citent, mais 6 personnes parmi ces 10 se retrouvent dans la catégorie entre 55 et 65 ans. Sur les 31 personnes qui pratiquent la marche, 1/3 ont plus de 65 ans, alors que 42% ont entre 35 et 54 ans. Chez les jeunes la marche obtient un score négligeable.

En ce qui concerne le mode mixte voiture - TPG, cité au total par 49 personnes, nous constatons qu'il est surtout pratiqué par les 25 – 34 ans et les personnes âgées de plus de 65 ans, qui représentent respectivement 28.6% et 34.7% des utilisateurs de ce mode de déplacement. Les modes mixtes vélo - TPG et voiture-vélo ne seraient pratiqués, à part égale, que par les très jeunes, entre 15 et 24 ans, quoique les effectifs soient trop bas (8) pour pouvoir en tirer des conclusions fermes.

## 4.2.3 Utilisation des TPG et activité professionnelle

On enregistre des différences dans les choix modaux pour aller effectuer les achats « plaisir » entre actifs et non-actifs (tableau ci-dessous). Les non-actifs ont plus souvent recours aux TPG que les actifs (54.6% contre 31.8%), alors que les actifs ont beaucoup plus souvent recours à la voiture (51.5% contre 25.1%) et aux deux-roues motorisés (6.9% contre 2%).

Les non-actifs ont également plus souvent recours que les actifs, pour aller faire leurs achats « plaisir », au mode mixte voiture-TPG et à la marche (respectivement 7.2% et 5.8% des non-actifs contre 4.9% et 2.4% des actifs).

**Tableau 23 Moyen de transport habituel des actifs et des non-actifs pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) (en % des actifs et des non-actifs)**

Actifs		Non-actifs	
Voiture	51.5%	TPG	54.6%
TPG	31.8%	Voiture	25.1%
Moto, scooter	6.9%	Mixte voiture-TPG	7.2%
Mixte voiture-TPG	4.9%	Marche	5.8%
Marche	2.4%	Moto, scooter	2.0%
Vélo	1.6%	Vélo	0.6%

Nous avons effectué une analyse plus fine des 335 individus composant la population non-active pour tenter de savoir s'il existait des différences dans les choix modaux entre les catégories de non-actifs (retraités ou personnes bénéficiant de l'assurance invalidité (165), étudiants (79), personnes au foyer (62) et chômeurs (21)). Celle-ci nous a effectivement permis de mettre en évidence des comportements distincts.

Ainsi, pour les retraités et les étudiants, les TPG priment largement sur les autres moyens de transport, avec respectivement 60.6% et 70.9% de part modale. Leur part modale est moins importante chez les chômeurs (47.6%) et les personnes au foyer (29%).

Pour les personnes au foyer et au chômage, c'est la voiture qui prime, mais pas de manière aussi nette (respectivement 43.5% et 52.4% de part modale). Son importance est nettement moindre chez les retraités (18.8%) et les étudiants (10.1%).

La marche obtient son meilleur score chez les personnes au foyer, avec 16.1% des personnes déclarant la pratiquer pour effectuer ses achats « plaisir ». Les personnes au chômage ne sembleraient pas avoir recours aux transports individuels non motorisés (TINM) ni aux modes mixtes, mais cet effet est probablement dû à leur faible nombre (16), car ces modes de déplacement apparaissent déjà dans des proportions beaucoup plus faibles au sein de la population en général, et il faudrait une proportion plus élevée d'interrogés au chômage pour pouvoir décrire de manière fiable leur choix modal.

**Tableau 24 Moyen de transport habituel des non-actifs pour aller faire les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) selon la catégorie de non-actifs (en % des non-actifs de chaque catégorie)**

	voiture		TPG		Mixte voiture-		marche	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
<b>Retraités</b>	2	18.8	1	60.6	3	10.3	4	5.5
<b>Au foyer</b>	1	43.5	2	29	4	9.7	3	16.1
<b>Au chômage</b>	1	52.4	2	47.6	-	-	-	-
<b>Etudiants</b>	2	10.1	1	70.9	4	1.3	-	-

#### 4.2.4 Utilisation des TPG et revenu

Le facteur revenu ne semble pas jouer de véritable rôle dans le choix modal pour le motif achats, si ce n'est pour les revenus les plus faibles.

Les TPG sont principalement utilisés par des personnes déclarant des revenus pour leur ménage inférieurs à 4'000 CHF (83 – 64.3% de part modale pour cette catégorie de revenu). Dans les autres classes de revenu, leur part modale baisse de manière importante. Elle vaut 39.4% pour les revenus entre 4'000 et 6'000 CHF, 37.3% entre 6'000 et 8'000 CHF, 22.8% entre 8'000 et 10'000 CHF, 33.8% entre 10'000 et 12'000 CHF et 31.3% pour les revenus de plus de 12'000 CHF.

Les personnes qui utilisent le plus la voiture font partie de la classe de revenu 8'000-10'000 CHF (62 – 61.4% de part modale), suivies par les personnes au revenu supérieur à 12'000 CHF (36 – 53.7%), entre 10'000 et 12'000 CHF (34 – 52.3%), entre 6'000 et 8'000 CHF (64 – 42.7%) et entre 4'000 et 6'000 CHF (58 – 40.8%). Par contraste, seules 14% des personnes appartenant à la catégorie de revenu la plus faible, jusqu'à 4'000 CHF, déclarent utiliser la voiture pour se rendre sur le lieu d'achats.

#### 4.2.5 Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule

Au total, sur les 836 personnes composant l'échantillon, 712 ont un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) à disposition pour réaliser leurs déplacements, contre 124 qui n'en disposent pas. Parmi les personnes disposant d'un véhicule, 48% (340) utilisent la voiture pour aller faire les achats « plaisir » et 32.3% (229) les TPG. Plus loin, on en trouve 6.9% (49) ayant recours au mode mixte voiture-TPG, 5.5% (39) à la moto ou au scooter et 3.8% (27) à la marche. Les personnes n'ayant pas de véhicule motorisé à disposition utilisent majoritairement les TPG (116 - 89.2%).

En ce qui concerne l'influence de la disponibilité d'un véhicule motorisé sur le choix modal, nous avons pu mettre en évidence des différences selon les zones d'habitation pour les moyens de transport voiture, TPG, mixte voiture-TPG (pour ceux disposant d'une voiture uniquement) et moto-scooter (tableau ci-dessous). Le vélo, la marche et les autres modes mixtes ne sont pas assez pratiqués pour que l'on puisse en tirer des conclusions quant à l'influence de la disponibilité d'un véhicule.

L'analyse de la répartition modale des dix zones d'étude pour les personnes qui disposent d'un véhicule montre notamment de fortes variations de l'utilisation des TPG. Leur part est en effet majoritaire à Carouge Centre (55%) et Grand-Lancy Nord (45.5%), et encore relativement importante à Carouge Sud (30.4%). Elle est en revanche très largement inférieure à celle de la voiture dans les sept autres zones d'étude.

La voiture est en effet, pour le motif achats «plaisir», le moyen de transport privilégié des personnes disposant d'un véhicule lorsqu'elles habitent dans les zones Grand-Lancy Sud (75%), Plan-les-Ouates Nord (62.9% de part modale), Plan-les-Ouates Sud (58.9%), Veyrier Est (50.6%), Veyrier Ouest (60.7%), Troinex (62.2%) et Bardonnex (63.2%). Dans les zones les plus denses et/ou les plus proches de la ville, telles Carouge Centre et Grand-Lancy Nord, la part de la voiture n'est pas aussi prépondérante (respectivement 20% et 40.9%). Ces variations peuvent s'expliquer par les différences de qualité de la desserte en transports en commun à disposition dans les zones d'étude, mais aussi par le fait que d'autres lieux d'achats que le centre-ville (Balexert, La Praille), vers lesquels une stratégie voiture se révèle plus adaptée, attirent fortement les habitants de certaines zones.

La combinaison mixte voiture-TPG est beaucoup plus pratiquée par les habitants des zones éloignées de l'axe de la route de Saint-Julien, bien desservi par les transports en commun, comme Veyrier Est (10.6% de part modale), Veyrier Ouest (10.7%) et surtout Troinex (14.4%), alors qu'elle est plus faible pour les zones se situant le long de cet axe, comme Carouge Centre (7.5%), Carouge Sud (6.5%), Plan-les-Ouates Nord (4.5%) et Grand-Lancy Nord (2.3%). La moto ou le scooter sont surtout utilisés à Plan-les-Ouates Sud (10%) et Veyrier Est (11.8%). Enfin, la marche est pratiquée au total par seulement 17 personnes, surtout dans les zones denses comme Carouge Centre, Grand-Lancy Nord et Plan-les-Ouates Nord.

**Tableau 25 Moyen de transport habituel pour aller faire les achats «plaisir» (vêtements, livres, disques, etc) des personnes ayant un véhicule motorisé à disposition, selon la zone d'habitation (en % des personnes ayant un véhicule motorisé à disposition)**

	Voiture		TPG		Mixte voiture-TPG		Moto-scooter	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
Carouge Centre*	2	20	1	55	3	7.5	4	5
Carouge Sud	1	50.6	2	30.4	3	6.5	3	6.5
Grand-Lancy Nord	2	40.9	1	45.5	4	2.3	3	4.5
Grand-Lancy Sud	1	75	3	4.2	2	12.5	3	4.2
Plan-les-Ouates Nord	1	62.9	2	21.3	3	4.5	-	-
Plan-les-Ouates Sud	1	58.9	2	21.1	4	7.8	3	10
Veyrier Est	1	50.6	2	24.7	4	10.6	3	11.8
Veyrier Ouest	1	60.7	2	15.5	3	10.7	4	8.3
Troinex	1	62.2	2	14.4	2	14.4	3	5.6
Bardonnex	1	63.2	2	18.4	3	9.8	4	6.9

- Les interrogés de cette commune citent également la marche en 3<sup>ème</sup> rang et le vélo en 4<sup>ème</sup> rang.

On peut également analyser les choix modaux des personnes n'ayant pas de moyen de transport motorisé à disposition selon leur zone d'habitation (tableau ci-dessous). Toutefois, seuls les pourcentages concernant les TPG sont significatifs, les autres moyens de transport n'étant pratiqués que par des effectifs trop faibles. De plus, les communes de Troinex et de Bardonnex n'ont pas assez d'interrogés pour que l'on puisse se prononcer de manière fiable sur leurs résultats.

Nous constatons ainsi que la fréquentation des TPG est très forte chez les 124 captifs, quelle que soit leur zone d'habitation, avec des taux qui atteignent souvent les 90%, voire même les 100%. Les modes de déplacement doux ne sont que peu pratiqués par les captifs. Nous remarquons néanmoins que les zones plus éloignées des axes desservis par les transports publics (Carouge Sud, Grand-Lancy Sud, Plan-les-Ouates Sud, Veyrier Ouest) ont des taux d'utilisation des TPG en chute à 80%, voire 60%, et qu'alors d'autres stratégies apparaissent, dont un retour aux transports individuels motorisés (TIM) et non motorisés (TINM).

**Tableau 26 Moyen de transport habituel pour aller faire les achats «plaisir» (vêtements, livres, disques, etc) des personnes n'ayant pas de véhicule motorisé à disposition, selon la zone d'habitation (en % des personnes n'ayant pas de véhicule motorisé à disposition)**

	TPG		Mixte vélo-TPG		Vélo		Marche	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
Carouge Centre	1	90.9	-	-	-	-	2	9.1
Carouge Sud	1	72.7	2	9.1	3	4.5	2	9.1
Grand-Lancy Nord	1	100	-	-	-	-	-	-
Grand-Lancy Sud*	1	60	-	-	-	-	-	-
Plan-les-Ouates Nord	1	100	-	-	-	-	-	-
Plan-les-Ouates Sud*	1	60	2	10	2	10	-	-
Veyrier Est	1	93.8	2	6.3	-	-	-	-
Veyrier Ouest**	1	81.3	2	6.3	-	-	-	-
Troinex**	1	90	-	-	-	-	-	-
Bardonnex**	1	83.1	2	12.5	-	-	-	-

\* 1 ou 2 interrogés citent la voiture conducteur et/ou passager malgré qu'ils ne possèdent pas de voiture à disposition habituellement.

\*\* 1 ou 2 interrogés citent la viture passager ou le scooter malgré qu'ils ne possèdent pas de véhicule à disposition habituellement.

### 4.3 Où va-t-on faire les achats « plaisir » ?

Après avoir établi un portrait-type des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements d'achats « plaisir », nous allons maintenant analyser les destinations des personnes interrogées dans leurs déplacements pour ce motif.

#### 4.3.1 Lieu d'achats « plaisir » des personnes habitant le périmètre d'étude

Les habitants du périmètre d'étude réalisent avant tout leurs achats « plaisir » au centre-ville, notamment sur la rive gauche (481 – 57.5%). Cependant, de nombreuses personnes les effectuent principalement au sein du périmètre lui-même (200 – 23.9%), et plus précisément autour de la zone commerciale de la Praille – Tours de Carouge. Les interrogés ne distinguant pas forcément le centre commercial de la Praille de la zone en général, nous ne pouvons prendre les chiffres concernant ce découpage à la lettre. Il nous est par conséquent difficile d'évaluer la part réelle du centre commercial par rapport au poids de la zone. Cela étant dit, nous pouvons affirmer avec certitude que la zone commerciale de la Praille dans son ensemble constitue un pôle d'attraction commercial important. Les grands centres commerciaux (Aéroport, Balexert, Carrefour, etc.) et les commerces qui se trouvent en 1<sup>ère</sup> couronne au nord de l'agglomération attirent au total un peu plus du dixième des usagers (94 – 11.1%). La France, toutes destinations confondues, arrive en quatrième position (29 – 3.3%).

**Tableau 27 Lieu principal d'achats « plaisir » des personnes habitant le périmètre de Genève Sud – répartition selon les communes de Genève Sud, les principaux pôles d'achats et les secteurs DTPR (résultats globaux pour les 836 personnes interrogées – en %)**

Lieux d'achats	Fréquence	%
<b>Genève-Sud</b>	200	23.90%
Bardonnex	3	0.4
Carouge	60	6.1
Carouge La Praille – Tours de Carouge	95	11.4
La Praille (centre comm.)	13	1.6
Lancy	10	1.2
Plan-les-Ouates	12	1.4
Veyrier	3	0.3
Troinex	4	0.8
<b>Balexert (centre comm.)</b>	65	7.7
<b>Carrefour (centre comm.)</b>	5	0.6
<b>Aéroport (centre comm.)</b>	1	0.1
<b>Cité Rive Gauche</b>	481	57.5
Cité Rive Droite	9	1.1
<b>Agglomération Nord</b>	18	2.2
<b>Agglomération Sud</b>	9	1.1
<b>Agglomération Est</b>	3	0.3
<b>Champagne</b>	5	0.6
<b>Mevrin-Aéroport</b>	5	0.5
<b>Annemasse</b>	5	0.6
<b>Archamps</b>	3	0.3
<b>Etrembières</b>	2	0.2
<b>Thoiry</b>	1	0.1
<b>Saint-Julien</b>	1	0.1
<b>Autres France</b>	17	2
<b>Nyon</b>	0	0
<b>Autres</b>	13	1.6
<b>Ne sait pas</b>	7	0.8

Si la zone Cité Rive Gauche est toujours le principal pôle d'attraction des habitants du périmètre d'étude, quelle que soit leur zone d'habitation, d'importantes nuances doivent toutefois être soulignées. La part de la zone Cité Rive Gauche varie en effet entre 45% pour les personnes habitant Troinex et Plan-les-Ouates Nord et 64.7% pour celles habitant Grand-Lancy Nord. La part des personnes restant principalement dans la zone Genève-Sud pour faire leur achats « plaisir » varie quant à elle entre 7.9% pour les habitants de Grand-Lancy Nord et 42% pour ceux de Troinex. En fait, ces personnes se déplacent essentiellement à Carouge où 84.8% des achats « plaisir » du périmètre d'étude sont effectués. Finalement, le seul centre commercial à attirer une bonne partie des habitants de Genève-Sud (7.7% d'entre eux) est Balexert. Les personnes qui se déplacent le plus vers ce centre sont les habitants de Bardonnex (14.6%) et Plan-les-Ouates Nord (19%). Le relatif éloignement du centre-ville et la proximité de l'autoroute de contournement et du pont Butin rendent le déplacement vers Balexert très attractif. A noter le faible score du centre commercial de La Praille qui se trouve pourtant dans le périmètre d'étude. Cela peut être dû en partie, comme nous l'avons déjà souligné, au fait que les personnes interrogées ne font pas forcément la distinction entre le Centre Commercial et la zone du même nom.

### 4.3.2 Lieu d'achats « plaisir » et moyen de transport utilisé

Les transports publics et la voiture sont les deux moyens les plus utilisés pour se rendre sur les lieux d'achats « plaisir ». Les premiers sont essentiellement utilisés pour se rendre au centre-ville dans les zones Cité Rive Gauche (part modale de 56%) et Cité Rive Droite (55.6%), dans l'agglomération et dans une moindre mesure dans le périmètre Genève-Sud, surtout à Carouge (26.5%). La voiture est largement employée pour les déplacements hors du centre-ville et vers les centres commerciaux, notamment vers Balexert (82.8%), mais également en direction de Carouge (51%). La marche prend de l'importance dans le périmètre Genève-Sud,

mais uniquement au sein de communes denses comme Carouge, Lancy et Plan-les-Ouates. Cela s'explique par la proximité entre certains commerces et les lieux d'habitation.

## 4.4 Attractivité des TPG pour aller faire les achats « plaisir »

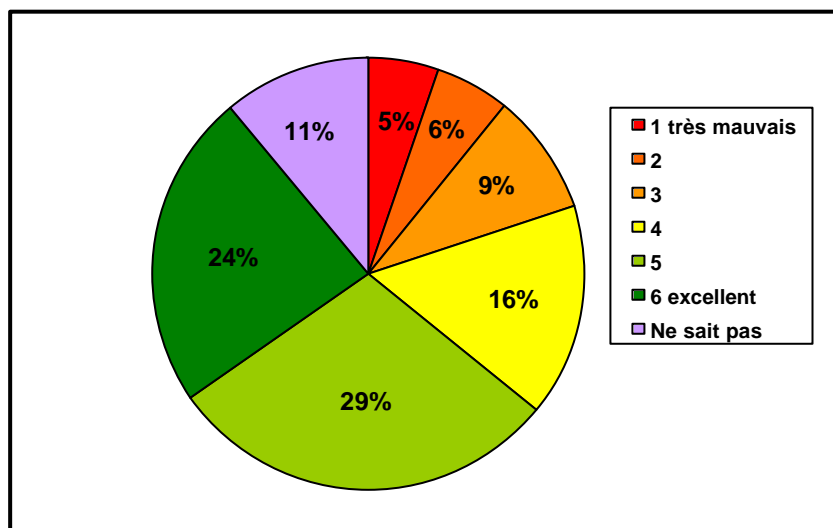
Après avoir analysé aux points 4.1 à 4.3 les déplacements et l'utilisation des TPG des habitants du périmètre d'étude, ce sous-chapitre va présenter leur avis sur l'attractivité des TPG et analyser l'adéquation de l'offre TPG actuelle à la demande de déplacement pour le motif achats « plaisir ». Pour ce faire, il présentera dans un premier temps l'évaluation de la qualité de l'offre TPG par les habitants du périmètre, puis, dans un deuxième temps, les motifs de non-utilisation des TPG invoqués par ceux d'entre eux qui se rendent habituellement sur leur lieu d'achats « plaisir » par un autre moyen.

### 4.4.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG en direction du lieu d'achats « plaisir »

Afin de mesurer l'attractivité des TPG, il a été demandé aux habitants du périmètre d'étude de donner une note entre 1 (très mauvais) et 6 (excellent) à l'offre TPG existante à destination de leur lieu d'achats « plaisir » habituel (figure ci-dessous).

En règle générale, l'offre TPG à destination du lieu d'achats « plaisir » habituel des habitants du périmètre est jugée favorablement. En effet, plus de la moitié d'entre elles (53%) émettent un jugement favorable voire même très favorable (notes entre 5 et 6) et 25% d'entre elles un jugement moyen (notes entre 3 et 4). Les personnes jugeant l'offre TPG de manière négative (notes entre 1 et 2) ne représentent que 11% des cas. En moyenne, les TPG obtiennent, pour ce motif de déplacement, la note de 4.5.

Figure 19 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu d'achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 836 personnes interrogées)



Pour ce motif de déplacement également, on enregistre d'importantes variations dans les notes obtenues par l'offre TPG selon le lieu d'habitation à l'intérieur du périmètre d'étude (tableau ci-dessous). Ainsi, les notes moyennes sont-elles basses à Troinex (3.5), Plan-les-Ouates Sud (3.9) et Bardonnex (3.9), mais nettement plus élevées à Veyrier Est (4.7), Grand-Lancy Nord (4.7) et Carouge Centre (4.7). Ces différences s'expliquent probablement par la qualité des connections en transports en commun avec le centre-ville, lieu privilégié pour réaliser les achats « plaisir », dont bénéficient ces zones.

**Tableau 28 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu d'achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) - Notes moyennes selon la zone d'habitation - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Carouge Centre (51p.)	4.7
Grand-Lancy Nord (51 p.)	4.7
Veyrier Est (101 p.)	4.7
Carouge Sud (101 p.)	4.5
Grand-Lancy Sud (29 p.)	4.4
Plan-les-Ouates Nord (100 p.)	4.4
Veyrier Ouest (101 p.)	4.2
Bardonnex (103 p.)	3.9
Plan-les-Ouates Sud (100 p.)	3.9
Troinex (100 p.)	3.5

Les notes obtenues par le service TPG varient également fortement selon les lieux d'achats « plaisir » fréquentés (tableau cidessous). La note moyenne attribuée au service TPG est insuffisante lorsque le lieu d'achats se situe à l'intérieur du périmètre (3.8), mais elle est bonne pour le centre-ville Rive Gauche (4.9). Cependant, certaines destinations plus précises comme Balexert obtiennent une note clairement insuffisante (3.3). En ce qui concerne les autres destinations, nous ne pouvons avancer de commentaires au vu du trop faible nombre d'interrogés qui les citent.

**Tableau 29 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu d'achats « plaisir » - Notes moyennes selon le lieu d'achats « plaisir » - répartition selon les communes de Genève Sud, les principaux pôles d'achats et les secteurs DTPR - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Lieux d'achats	Note moyenne	Nombre d'individus
<b>Genève-Sud</b>	3.8	156
Bardonnex	2	3
Carouge	3.9	133
Grand-Lancy	3.9	10
Plan-les-Ouates	3.5	8
Veyrier	3	2
<b>Balexert</b>	3.3	39
<b>Jumbo (Carrefour)</b>	3.4	5
<b>Etrebières (France)</b>	1.5	2
<b>La Praille (centre commercial)</b>	4.5	6
<b>Thoiry (France)</b>	5	1
<b>Cité Rive Gauche</b>	4.9	468
<b>Cité Rive Droite</b>	3.6	8
<b>Agglomération Nord</b>	4.7	9
<b>Agglomération Sud</b>	4.1	8
<b>Agglomération Est</b>	3	2
<b>Champagne</b>	5.4	5
<b>Meyrin-Aéroport</b>	2	3
<b>Annemasse</b>	3.3	3
<b>Archamps</b>	5	1
<b>Autres France</b>	2.3	7
<b>Saint-julien</b>	3	1
<b>Autres</b>	3.6	12

D'importantes différences dans le jugement de l'offre TPG à destination du lieu d'achats « plaisir » apparaissent également selon le moyen de transport que l'on utilise habituellement pour s'y rendre. Ainsi, les automobilistes et les marcheurs jugent-ils plus sévèrement les TPG pour ce motif (3.8) que les usagers des autres moyens de transport. Les usagers des TPG attribuent des notes très positives au service de transports publics (5), et même les usagers de la moto ou du scooter attribuent une note assez positive aux TPG (4.7). Cela pourrait être dû au fait que, comme nous l'avons vu, ils peuvent être des usagers occasionnels de ce moyen de transport.

**Tableau 30 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu d'achats « plaisir » - Notes moyennes selon le moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu d'achats « plaisir » - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Moyens de transport	Note	Nombre d'individus
Voiture conducteur	3.8	268
Voiture passager	4.5	4
TPG (bus, trams, mouettes)	5	340
Mixte voiture-TPG	4.5	48
Mixte vélo-TPG	5.8	4
Mixte voiture-vélo	5.4	5
Moto, scooter	4.7	33
Vélo	5.3	10
Marche	3.8	29
Autre	3	2
Total	4.5	743

On peut également préciser que les personnes qui possèdent un véhicule motorisé pour réaliser leurs déplacements (voiture, moto ou scooter) jugent les TPG de manière beaucoup plus sévère que les captifs pour le motif achats « plaisir » (4.3 contre 5).

Enfin, les femmes évaluent les TPG de manière légèrement plus positive que les hommes pour le motif achats « plaisir » (4.6 contre 4.4), mais sans différence significative. De même, aucune différence significative n'apparaît dans les notes attribuées aux TPG selon l'âge des interrogés. Tout au plus les 35-44 ans évaluent-ils les TPG de manière légèrement plus sévère (4.3) que les jeunes de moins de 34 ans (4.5) et les personnes âgées de plus de 55 ans (4.6).

#### 4.4.2 Motifs de non-utilisation des TPG pour aller faire les achats « plaisir »

Les personnes ayant déclaré rejoindre habituellement leur lieu d'achats « plaisir » en utilisant un moyen autre que les TPG ont dû citer les motifs expliquant leur non-choix des transports publics (tableau ci-dessous).

Les raisons les plus souvent invoquées ont trait à des faiblesses intrinsèques à l'offre TPG : ce sont la trop grande complexité et le trop grand nombre de changements caractérisant les déplacements en TPG (30.6% des répondants), la lenteur des TPG (16.7%), ainsi que la fréquence trop faible de l'offre (10.5%). Même si la question posée ne portait pas sur les achats alimentaires, 9.5% des interrogés justifient leur non-choix des TPG par le fait de devoir porter leurs achats.

**Tableau 31 Motifs de non-utilisation des TPG comme moyen de déplacement habituel vers le lieu d'achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.) (en % des 495 répondants n'utilisant pas habituellement les TPG)**

Motifs	% des répondants
<b>Trop compliqué/trop de changements</b>	<b>30.6</b>
<b>Lenteur</b>	<b>16.7</b>
Fréquence trop faible	10.5
Achats à porter	9.5
Disponibilité de la voiture	9
Praticité de la voiture	7.8
Inconfort/trop de monde	7
Bénéficie du transport d'un membre du ménage	6.9
Lieu d'achat proche du domicile	5.6
Zone non desservie	4.9
Praticité du scooter	2.9
Coût trop élevé	2.7
Trop d'attente aux arrêts lors des changements	2.2
Insécurité	1.5
Retards	1.1
Disponibilité du scooter	1.1
Préférence pour le vélo	1
N'aime pas les TC	0.7
Préférence pour la marche	0.5
Achats sur lieu de travail	0.5
Déplacements professionnels à effectuer	0.1
Disponibilité de parking	0.1

Les motifs de non-utilisation des TPG pour aller faire les achats « plaisir » peuvent être analysés selon le sexe et l'âge des répondants. Ainsi, parmi les 836 personnes interrogées, 438 (52.4%) n'utilisent pas les TPG pour le motif achats « plaisir », dont 247 hommes (56.4%) et 191 femmes (43.6%). Leur distribution par âge se fait selon le tableau ci-dessous. La catégorie d'âge des 15-24 ans n'est pas représentative pour les femmes, car elle ne comporte que 9 personnes. Nous nous abstenons donc de commenter les résultats pour ce groupe d'âge.

**Tableau 32 Répartition par âge des hommes et femmes n'utilisant pas habituellement les TPG pour aller faire les achats « plaisir »**

Hommes						Femmes					
15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
25	49	66	45	42	20	9	42	53	36	27	23
10.10%	19.80%	26.70%	18.40%	17%	8.10%	4.80%	22.20%	28%	19.10%	13.90%	12.10%

La trop grande complexité de l'utilisation des TPG est le premier motif cité tant par les hommes que par les femmes. Chez les hommes ce motif est cité par plus de la moitié des plus de 65 ans, un tiers des 45-54 ans et un peu moins d'un tiers des 35-44 ans, alors que chez les femmes il est cité par un quart des plus de 65 ans, la moitié des 45-54 ans et également un peu moins d'un tiers des 35-44 ans. Il n'est, en revanche, cité que par un neuvième des femmes de 55-64 ans, contre un quart des hommes de ce groupe d'âge. Il n'est quasiment pas cité par les jeunes de 15-24 ans, hommes et femmes confondus.

La lenteur apparaît en deuxième position chez les hommes et seulement en quatrième position chez les femmes. Chez les hommes ce motif est cité essentiellement par près d'un quart des 35-44 ans et des 45-55 ans, alors que chez les femmes il est surtout cité par les 25-34 ans. Il n'est quasiment pas cité par les jeunes de 15-24 ans, hommes et femmes confondus.

Le fait de bénéficier du moyen de transport d'un membre du ménage est invoqué en troisième position chez les hommes et en cinquième position chez les femmes. Chez les hommes, un cinquième des 15-24 ans citent ce motif, alors que chez les femmes il n'y a pas de tendance liée à l'âge. Ce motif n'est quasiment pas cité par les personnes âgées de plus de 65 ans, hommes et femmes confondus.

Les fréquences trop faibles de l'offre TPG sont citées comme quatrième facteur de non-utilisation des TPG par les hommes, alors que ce facteur est le deuxième en importance pour les femmes. Chez les hommes, un sixième des 35-44 ans cite ce facteur, alors que ce groupe d'âge représente 55% des non-usagers citant ce motif. Chez les femmes il n'y a pas de tendance visible liée à l'âge. Nous pouvons noter que les personnes de moins de 25 ans et plus de 65 ans, hommes et femmes confondus, ne citent quasiment pas ce motif.

Le poids des achats à porter est un motif souvent invoqué par les hommes, chez qui il se classe en cinquième position, mais surtout par les femmes, chez qui il occupe la troisième position. Chez les hommes ce motif est cité avant tout par un quart des personnes âgées de plus de 65 ans, qui représentent un quart des non-usagers des TPG du sexe masculin à invoquer ce motif, et par un cinquième des jeunes de 15-24 ans, qui représentent également un quart des non-usagers du sexe masculin à invoquer ce motif. Chez les femmes, les achats à porter sont cités par un peu moins du sixième des 35-44 ans et un peu plus du sixième des 45-54 ans, soit respectivement 36% et 32% des non-usagers du sexe féminin à invoquer ce motif.

La disponibilité d'une voiture est un facteur invoqué autant par les hommes que par les femmes, puisqu'il recueille 18 suffrages chez les uns comme chez les autres. Il se place en sixième position chez les hommes et en cinquième position<sup>6</sup> chez les femmes. Chez les hommes, ce sont surtout les classes d'âge inférieures, jusqu'à 44 ans, qui citent ce motif, alors que chez les femmes ce sont surtout les classes d'âge supérieures, à partir de 55 ans, qui mentionnent la voiture à disposition comme motif de non-utilisation des TPG.

Le manque de confort est cité en septième position chez les hommes et en neuvième chez les femmes, avec respectivement 16 et 12 mentions. Chez les hommes, il s'agit essentiellement des trois classes d'âge jeunes,

<sup>6</sup> Ex æquo avec le bénéfice du moyen de transport d'un membre du ménage.

entre 15 et 44 ans, alors que chez les femmes il s'agit surtout d'une seule classe, les 25-34 ans, qui représente à elle seule presque 70% des non-usagers du sexe féminin qui citent ce motif.

La praticité de la voiture apparaît en huitième position chez les hommes, avec 15 mentions, mais en sixième position chez les femmes, avec 16 mentions. Chez les hommes ce sont les 25-34 ans et les 35-44 ans qui mentionnent le plus ce facteur, respectivement à 30% et 50%, alors que chez les femmes ce sont presque exclusivement les 35-44 ans qui le citent à 80%.

Les hommes sont 4% (10) à citer la praticité du scooter, contre seulement 1% (2) des femmes.

Les motifs suivants ne sont quasiment jamais cités, tant par les hommes que par les femmes: insécurité (4 contre 2), retard (1 contre 3), trop d'attente (2 contre 7), prix trop élevé (2 contre 9), disponibilité du scooter (2 contre 3), préférence pour le vélo (3 contre 1) ou la marche (1 contre 1).

## 5 Les déplacements pour le motif loisirs

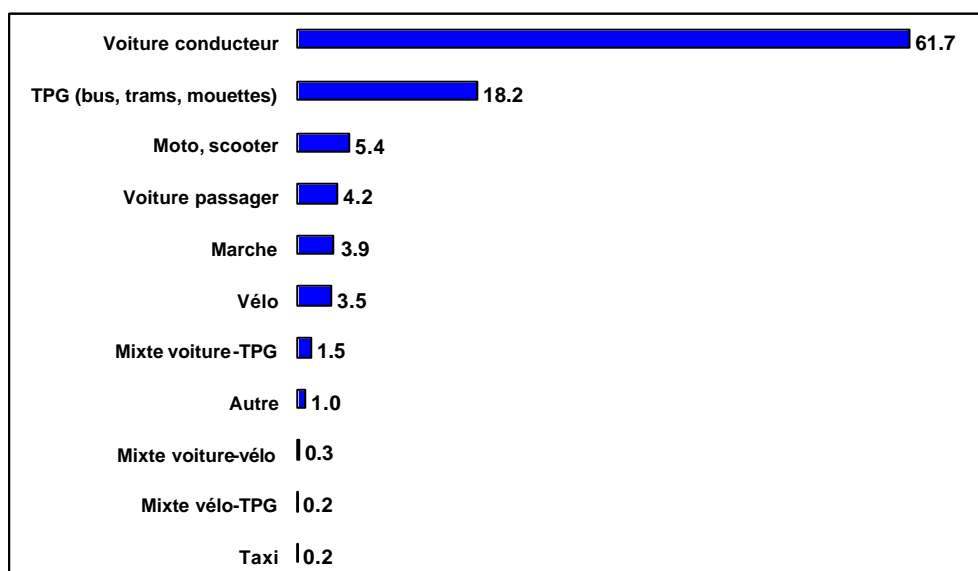
Ce chapitre présente les comportements des habitants de Genève Sud dans leurs déplacements pour le motif loisirs. Les questions portent sur l'activité ou la pratique de loisirs la plus fréquente des interrogés. L'accent est mis sur les loisirs réalisables dans la région proche et pour lesquels l'offre des TPG est pertinente, mais il arrive dans certains cas que les interrogés aient répondu par rapport à des pratiques plus lointaines.

Au total, l'analyse présentée ci-dessous se base sur les réponses de 836 personnes. Comme pour les chapitres précédents, elle met tout d'abord en évidence les comportements modaux des habitants du périmètre d'étude et évalue l'utilisation des TPG qui y est faite. Elle dresse ensuite un portrait des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG. Dans un troisième temps, elle s'intéresse à la question des destinations des déplacements pour le motif loisirs. Enfin, elle évalue l'attractivité des TPG dans le périmètre.

### 5.1 Dans quelle mesure les TPG sont-ils utilisés pour aller réaliser les activités de loisirs ?

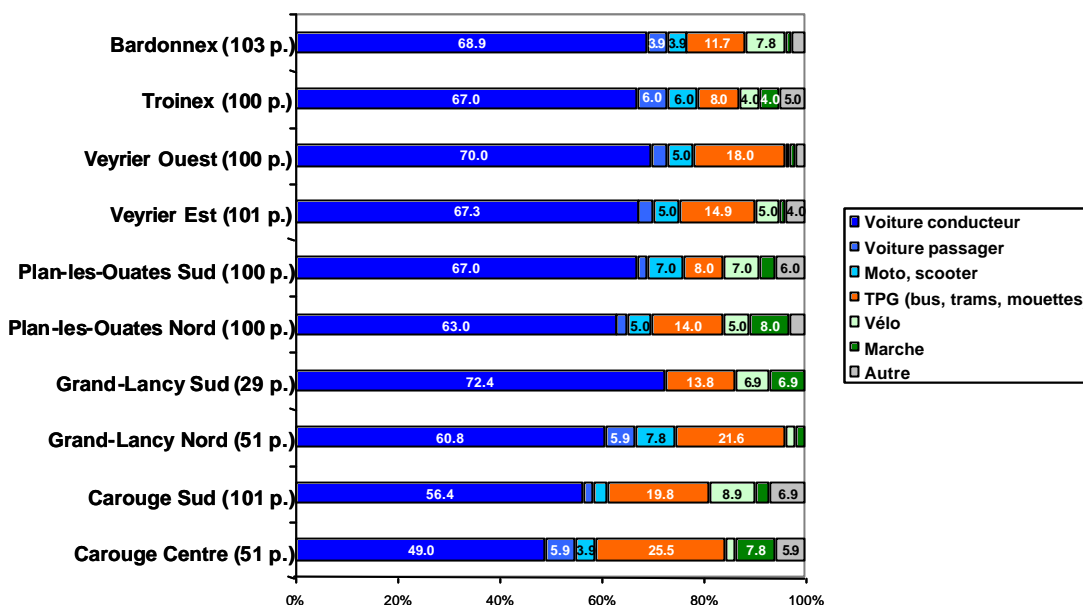
A une écrasante majorité, les habitants du périmètre d'étude utilisent l'automobile en tant que conducteur pour aller réaliser leur activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.). Celle-ci correspond à 61.7% des déplacements. Les TPG ne représentent que 18.2% des déplacements pour ce motif. Plus loin, on trouve les déplacements réalisés à moto ou à scooter (5.4%), en voiture en tant que passager (4.2%), à pied (3.9%) et à vélo (3.5%).

**Figure 20 Moyen de transport habituel pour aller réaliser les activités de loisirs – activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.)** (résultats globaux pour les 836 personnes interrogées habitant le périmètre de Genève Sud - en %)



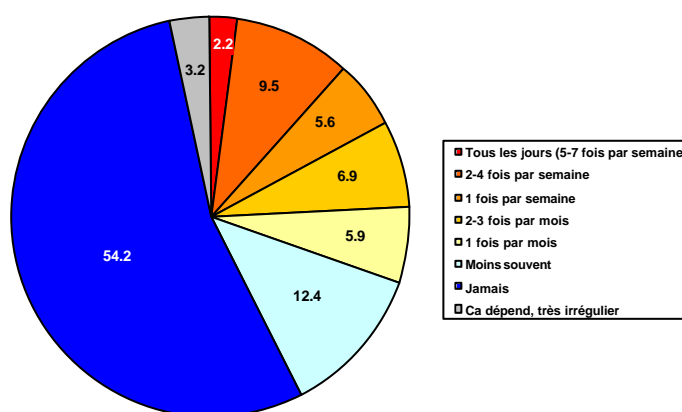
Les différences enregistrées au niveau de la répartition modale selon la zone d'habitation des interrogés sont moins marquées que pour les autres motifs de déplacements analysés dans le cadre de cette étude. Ainsi, la voiture, en tant que conducteur, est-elle toujours, quelle que soit la zone d'habitation, le moyen de transport largement dominant pour le motif de déplacement loisirs. Sa part modale varie entre 49% à Carouge Centre et 72.4% à Grand-Lancy Sud. Les TPG suivent toujours en deuxième position, avec une part modale entre 8% à Plan-les-Ouates Sud et Troinex et 25.5% à Carouge Centre. Ici encore, un effet lié à l'urbanisation des différentes zones, à leur densité et à la qualité de leur desserte en transports publics semble se dessiner, mais dans une moindre mesure.

**Figure 21** Moyen de transport habituel pour aller réaliser les activités de loisirs selon la zone d'habitation – activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des personnes interrogées dans chaque zone)



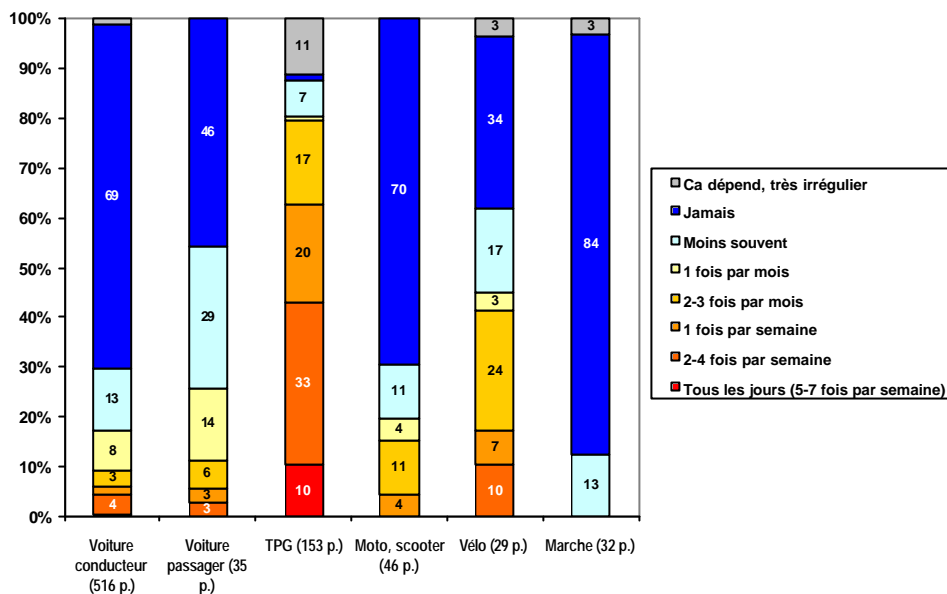
L'analyse de la fréquence d'utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs permet de constater qu'environ deux personnes sur trois déclarent ne jamais avoir recours aux TPG pour ces déplacements, ou presque jamais (figure ci-dessous). A l'opposé, seuls un peu plus de 10% des interrogés ont recours à leurs services de manière très régulière (2.2% tous les jours, 9.5% 2 à 4 fois par semaine). Un peu moins d'un quart des habitants du périmètre d'étude les utiliseraient de manière moins fréquente, entre une fois par mois et une fois par semaine. Ce résultat est un peu moins polarisé que pour les déplacements vers le lieu de travail ou de formation. Cela s'explique dans une large mesure par la fréquence moins régulière de la pratique des loisirs par rapport au travail et à la formation.

**Figure 22** Fréquence d'utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs – activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des 836 personnes interrogées)



Pour les déplacements vers les lieux de loisirs, le rôle d'appoint des TPG reste faible (figure ci-dessous). Il est néanmoins relativement important pour les déplacements des usagers habituels du vélo, qui les utilisent relativement fréquemment pour réaliser ces activités.

**Figure 23** Fréquence d'utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs selon le moyen de transport habituel – activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des utilisateurs habituels de chaque moyen de transport)



## 5.2 Qui utilise les TPG pour aller réaliser les activités de loisirs ?

Après l'analyse des comportements modaux des personnes habitant le périmètre d'étude et de l'utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs, nous allons maintenant mettre en évidence qui prend régulièrement les TPG pour ce motif de déplacement et qui ne les utilise pas. En d'autres termes, nous allons tenter d'établir un portrait-type des utilisateurs et des non-utilisateurs des TPG pour les déplacements de loisirs.

### 5.2.1 Utilisation des TPG et sexe des usagers

D'importantes différences apparaissent selon le sexe dans les moyens de transport utilisés pour se rendre sur le lieu de loisirs.

Les TPG sont utilisés deux fois plus par des femmes que par des hommes. Sur 153 utilisateurs au total, elles sont 104, soit 68% de femmes contre 32% d'hommes. La part modale de ce moyen de transport est également bien plus élevée chez les femmes que chez les hommes (23.9% contre 12.3%).

La voiture, en tant, que conducteur, quoique beaucoup employée tant par les hommes (52.1% des utilisateurs) que par les femmes (47.9%), est tout de même plus utilisée par les hommes, avec 67.4% de part modale, contre 56.7% chez les femmes. En ce qui concerne le mode voiture passager, la différence est flagrante malgré les faibles effectifs : sur 35 personnes, on dénombre 30 femmes contre seulement 5 hommes, soit 85.7% contre 14.3% des utilisateurs. Pour le mode mixte voiture-TPG, la différence est là aussi frappante, puisque sur 12 personnes pratiquant cette stratégie, 11 (91.7%) sont des femmes. Ces chiffres sont néanmoins à prendre avec précaution en raison des faibles effectifs pratiquant ce mode mixte.

Les hommes, quant à eux, ont une préférence marquée pour les deux-roues, motorisés ou non. En effet sur 45 personnes utilisant la moto ou le scooter, 80% sont des hommes et 20% seulement des femmes, soit quatre fois plus d'hommes. Sur 29 personnes qui utilisent le vélo, 62% sont des hommes contre 38% de femmes. Pour la marche nous ne constatons pas vraiment de différence entre les deux sexes.

## 5.2.2 Utilisation des TPG et âge des usagers

D'importantes différences dans les moyens de transport utilisés apparaissent également selon l'âge des personnes interrogées.

Les TPG sont surtout utilisés par les seniors de plus de 65 ans (47 – 31.5% de part modale dans cette catégorie d'âge) et les jeunes entre 15 et 24 ans (41 – 40.6%). Ceux qui prennent le moins les TPG ont entre 55 et 64 ans (11 – 9.2%) et entre 35 et 44 ans (15 – 8%). Les catégories d'âge des 25-34 ans (21 – 13.6%) et des 45-54 ans (18 – 14.3%) ont des taux d'utilisation intermédiaires.

La voiture est surtout utilisée par les 35-44 ans, tant comme conducteur (136 – 72.7% de part modale dans cette catégorie d'âge) que comme passager (8 – 4.3%), de même que par les 55-64 ans (voiture conducteur : 86 – 72.3%) et les 45-54 ans (voiture conducteur : 88 – 69.8% ; voiture passager : 6 – 4.8%). Elle est également très utilisée par les 25-34 ans (voiture conducteur : 100 – 64.9% ; voiture passager : 6 – 3.9%). Son usage est plus faible chez les personnes âgées de plus de 65 ans en ce qui concerne la voiture en tant que conducteur (75 – 50.3%), mais plus fort pour la voiture en tant que passager (11 – 7.4%). La voiture, que ce soit en tant que conducteur ou passager, est peu utilisée par les jeunes entre 15 et 24 ans (voiture conducteur : 31 – 30.7% ; voiture passager : 3 – 3%), ce qui est certainement dû au fait que beaucoup d'entre eux n'ont pas encore obtenu leur permis de conduire ou n'ont pas encore pu acquérir une voiture.

Les deux-roues motorisés sont par contre très utilisés par les jeunes. Les deux catégories 15-24 ans ainsi que 25-34 ans englobent à elles seules le 58.7% des utilisateurs de ce moyen de transport, qui diminue fortement avec l'âge.

Le vélo est surtout pratiqué par les 15-24 ans (9 – 8.9% de part modale dans cette catégorie), les 35-44 ans (10 – 5.3%), voire encore les 55-64 ans (5 – 4.2%).

La marche est surtout pratiquée par les personnes plutôt jeunes, entre 25 et 34 ans (8 – 5.2%), et les personnes plutôt âgées, ayant entre 54 et 64 ans (8 – 6.7%) ou plus de 65 ans (8 – 5.4%). En revanche, elle n'est citée ni par les 15-24 ans, ni par les 45-55 ans.

## 5.2.3 Utilisation des TPG et activité professionnelle des usagers

On enregistre des différences dans les choix modaux pour aller réaliser les activités de loisirs entre actifs et non-actifs (tableau ci-dessous).

Si la voiture et les TPG sont toujours, pour les actifs comme pour les non-actifs, les deux moyens de transport prépondérants pour le motif loisirs, leurs parts modales respectives pour ces deux catégories de personnes varient en effet considérablement. Les actifs emploient la voiture beaucoup plus que les non-actifs (71.6% contre 48.1%), mais ces derniers emploient bien plus souvent les TPG que les actifs (30.1% contre 9.8%). Les actifs ont un peu plus souvent recours au scooter (6.3% contre 4.1%), alors que les non-actifs sont un peu plus souvent passagers d'une voiture (5.8% contre 3.1%).

**Tableau 33 Moyen de transport habituel des actifs et des non-actifs pour aller réaliser les activités de loisirs – activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des actifs et des non-actifs)**

Choix modal des actifs		Choix modal des non-actifs	
Voiture	71.60%	Voiture	48.10%
TPG	9.80%	TPG	30.10%
Moto, scooter	6.30%	Voiture passager	5.80%
Marche	3.50%	Vélo	4.30%
Vélo	3.30%	Moto, scooter	4.10%
Voiture passager	3.10%	Marche	3.80%
Mixte voiture-TPG	1.40%	Mixte voiture-TPG	1.40%

Nous avons effectué une analyse plus fine des 335 individus composant la population non-active pour tenter de savoir s'il existait des différences dans les choix modaux entre les catégories de non-actifs (retraités ou personnes bénéficiant de l'assurance invalidité (165), étudiants (79), personnes au foyer (62) et chômeurs (21)). Celle-ci nous a effectivement permis de mettre en évidence des comportements distincts (tableau ci-dessous).

Ainsi, en ce qui concerne l'utilisation des TPG, nous avons pu constater que les catégories qui y ont le plus recours sont les retraités (51 – 30.9% de par modale) et les étudiants (36 – 44.4%), alors que les personnes au foyer (13 – 21%) et les chômeurs (4 – 18.2%) y ont relativement peu recours. La voiture est utilisée essentiellement par les chômeurs (16 – 72.6%) et les personnes au foyer (37 – 59.7%). Elle domine également chez les retraités (79 – 47.9%), mais les étudiants (19 – 23.5%) y ont beaucoup moins recours.

Les deux-roues, motorisés ou non, seraient surtout utilisés par les étudiants (11 – 13.6% pour la moto ou le scooter et 9 – 11.1% pour le vélo). La marche serait pratiquée surtout par des retraités (11 – 6.7%) et des personnes au foyer (4 – 6.5%). Les chiffres pour ces moyens de transport alternatifs sont cependant beaucoup trop faibles pour être statistiquement significatifs.

**Tableau 34 Moyen de transport habituel des non-actifs pour aller réaliser les activités de loisirs selon la catégorie de non-actifs - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des non-actifs de chaque catégorie)**

	Voiture		Voiture passager		TPG		Moto,		Vélo		Marche	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
<b>Retraités</b>	1	47.9	3	6.7	2	30.9	5	1.2	4	1.8	3	6.7
<b>Au foyer</b>	1	59.7	3	9.7	2	21	-	-	-	-	4	6.5
<b>Au chômage</b>	1	72.7	-	-	2	18.2	3	4.5	3	4.5	-	-
<b>Etudiants</b>	2	23.5	5	3.7	1	44.4	3	13.6	4	11.1	-	-

#### 5.2.4 Utilisation des TPG et nombre d'enfants dans les ménages

Le fait d'avoir des enfants semble exercer une influence sur le choix du moyen de transport pour le motif loisirs. Les familles avec enfants ont moins tendance à utiliser les TPG pour les déplacements de loisirs (13.8% contre 20.1%) et préfèrent nettement la voiture pour les effectuer. Ainsi, sur les 247 personnes interrogées ayant déclaré avoir au moins un enfant scolarisé de moins de 15 ans dans leur ménage, 71.3% utilisent la voiture comme conducteur, alors que parmi les 588 personnes sans enfant dans le ménage, seulement 57.7% ont recours à ce moyen de transport. Le mode mixte voiture-TPG serait presque exclusivement pratiqué par les ménages sans enfants (10 sur un total de 12).

#### 5.2.5 Utilisation des TPG et revenu des usagers

Le facteur revenu ne semble pas jouer de véritable rôle dans le choix modal pour le motif loisirs, si ce n'est pour les revenus les plus faibles.

Les TPG sont principalement utilisés par des personnes déclarant des revenus pour leur ménage inférieurs à 4'000 CHF (57 – 44.2% de part modale pour cette catégorie de revenu). Dans les autres classes de revenu, leur part modale baisse drastiquement. Elle vaut 10.5% pour les revenus entre 4'000 et 6'000 CHF, 9.3% entre 6'000 et 8'000 CHF, 3% entre 8'000 et 10'000 CHF et entre 10'000 et 12'000 CHF et 12.3% pour les revenus de plus de 12'000 CHF.

Les personnes qui utilisent le plus la voiture font partie de la classe de revenu 8'000-10'000 CHF (81 – 80.2% de part modale), suivies de près par les personnes au revenu supérieur à 12'000 CHF (49 – 75.4%), entre 4'000 et 6'000 CHF (103 – 72%), entre 10'000 et 12'000 CHF (47 – 71.2%) et entre 6'000 et 8'000 CHF (99 – 65.6%). Par contraste, seules 33% des personnes appartenant à la catégorie de revenu la plus faible, jusqu'à 4'000 CHF, déclarent utiliser la voiture pour se rendre sur le lieu de loisirs.

La catégorie de revenus situés entre 10'000 et 12'000 CHF (7 – 10.6% de part modale) est celle qui fait le plus appel aux deux-roues motorisés, avec la catégorie 4'000-6'000 CHF (14 – 9.8%). Les personnes dont le revenu du ménage est inférieur à 4'000 CHF par mois n'y ont pratiquement pas recours.

### 5.2.6 Utilisation des TPG et disponibilité d'un véhicule

Au total, sur les 836 personnes composant l'échantillon, 712 ont un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) à disposition contre 124 qui n'en disposent pas. Parmi les personnes disposant d'un véhicule, 71.2% utilisent la voiture pour leurs déplacements de loisirs. On ne trouve que 9.3 % des personnes de cette catégorie utilisant les TPG. Les personnes n'ayant pas de véhicule motorisé à disposition utilisent majoritairement les TPG (66.2%).

En ce qui concerne l'influence de ce facteur sur le choix modal, nous avons pu mettre en évidence des différences selon les zones d'habitation pour les moyens de transport voiture, TPG, voiture passager et moto-scooter (tableau ci-dessous). Le vélo, la marche et les modes mixtes ne sont pas assez pratiqués pour que l'on puisse en tirer des conclusions par zone quant à l'influence de la disponibilité d'un véhicule.

L'analyse de la répartition modale des dix zones d'étude pour les personnes qui disposent d'un véhicule ne montre que peu de variations de l'utilisation des TPG. Leur part modale reste peu élevée et largement inférieure à la voiture dans tous les cas. Elle varie entre des parts insignifiantes à Bardonnex (2.3%) et Plan-les-Ouates Sud (3.3%) et des parts un peu plus consistantes à Grand-Lancy Nord (11.4%) et Carouge Centre (17.5%).

La part de la voiture est quant à elle largement dominante dans toutes les zones d'étude. Elle varie entre 57.5% à Carouge Centre et 83.3% à Grand-Lancy Sud et à Veyrier Ouest.

La combinaison mixte voiture-TPG est la plus pratiquée par les habitants de la zone Carouge Sud (6.3%). La moto et le scooter enregistrent leurs plus forts taux d'utilisation à Grand-Lancy Nord (9.1% de part modale), Plan-les-Ouates Nord (7.9%) et Plan-les-Ouates Sud (7.8%).

**Tableau 35 Moyen de transport habituel pour aller réaliser les activités de loisirs des personnes ayant un véhicule motorisé à disposition, selon la zone d'habitation - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des personnes ayant un véhicule motorisé à disposition)**

	Voiture		TPG		Mixte voiture-TPG		Moto-scooter	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
Carouge Centre*	1	57.5	2	17.5	5	2.5	5	2.5
Carouge Sud**	1	70.9	2	8.9	3	6.3	5	3.8
Grand-Lancy Nord	1	68.2	2	11.4	-	-	3	9.1
Grand-Lancy Sud***	1	83.3	3	4.2	-	-	-	-
Plan-les-Ouates Nord°	1	70.8	2	7.9	5	2.2	2	7.9
Plan-les-Ouates Sud****	1	73.3	4	3.3	4	3.3	2	7.8
Veyrier Est	1	78.8	2	5.9	-	-	2	5.9
Veyrier Ouest°°	1	83.3	2	6	4	1.2	2	6
Troinex°°°	1	74.4	2	5.6	5	2.2	2	5.6
Bardonnex***	1	80.5	4	2.3	5	1.1	3	4.6

\* Les interrogés de cette commune citent également la marche en 3<sup>me</sup> rang et la voiture passager en 4<sup>me</sup> rang.

\*\* Les interrogés de cette commune citent également le vélo en 4<sup>me</sup> rang.

\*\*\* Les interrogés de ces deux communes citent également le vélo en 2<sup>me</sup> rang.

\*\*\*\* Les interrogés de cette commune citent également le vélo en 3<sup>me</sup> rang.

° Les interrogés de cette commune citent également la moto ou le scooter en 3<sup>me</sup> rang et le vélo en 4<sup>me</sup> rang.

°° Les interrogés de cette commune citent également la voiture passager en 3<sup>me</sup> rang.

°°° Les interrogés de cette commune citent également la voiture passager en 3<sup>me</sup> rang et les transports individuels non motorisés (TINM) en 4<sup>me</sup> rang.

La fréquentation des TPG est naturellement nettement plus forte chez les 124 captifs, quelle que soit leur zone d'habitation, mais leur part modale se situe néanmoins en général à des niveaux bien plus bas que pour

les achats « plaisir ». Elle ne dépasse en effet la barre des 80% que dans deux zones, et n'atteint même qu'un très faible 30% à Troinex.

**Tableau 36 Moyen de transport habituel pour aller réaliser les activités de loisirs des personnes n'ayant pas de véhicule motorisé à disposition, selon la zone d'habitation - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des personnes n'ayant pas de véhicule motorisé à disposition)**

	TPG		Mixte vélo-TPG		vélo		Marche	
	RANG	%	RANG	%	RANG	%	RANG	%
Carouge Centre*	1	54.5	-	-	-	-	-	-
Carouge Sud	1	59.1	-	-	2	22.7	3	9.1
Grand-Lancy Nord	1	85.7	-	-	-	-	-	-
Grand-Lancy Sud	1	60	-	-	-	-	2	20
Plan-les-Ouates Nord	1	63.6	-	-	2	18.2	3	9.1
Plan-les-Ouates Sud**	1	50	-	-	2	20	-	-
Veyrier Est**	1	62.5	3	6.3	3	6.3	-	-
Veyrier Ouest	1	81.3	-	-	2	6.3	2	6.3
Troinex***	1	30	-	-	3	10	3	10
Bardonnex**	1	62.5	-	-	3	6.3	-	-

\* Les interrogés citent la voiture conducteur et passager en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> rang respectivement, et le scooter en 4<sup>ème</sup> rang, malgré qu'ils ne possèdent pas de véhicule à disposition habituellement.

\*\* Les interrogés citent également la voiture conducteur et passager en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> rang, malgré qu'ils ne possèdent pas de véhicule à disposition habituellement.

\*\*\* Les interrogés citent la voiture passager en 2<sup>ème</sup> rang et le scooter en 3<sup>ème</sup> rang, malgré qu'ils ne possèdent pas de véhicule à disposition habituellement.

## 5.3 Où réalise-t-on les activités de loisirs ?

Après avoir établi un portrait-type des utilisateurs et non-utilisateurs des TPG pour les déplacements de loisirs, nous allons maintenant analyser les destinations des personnes interrogées dans leurs déplacements pour ce motif.

### 5.3.1 Lieux de loisirs des personnes habitant le périmètre d'étude

Les habitants du périmètre d'étude pratiquent avant tout leurs loisirs au sein du périmètre lui-même (225 – 26.9%), notamment à Carouge (97 – 11.6%), ainsi qu'au centre-ville, notamment dans la zone Cité Rive Gauche (192 – 23%). La France, toutes destinations confondues, arrive en troisième position (79 – 9.4%). La zone de Meyrin-Aéroport (43 – 5.2%) arrive en quatrième position, suivie de l'agglomération Nord (32 – 3.9%). La zone Cité Rive Droite n'est quant à elle que faiblement citée (20 – 2.4%) et n'arrive qu'en cinquième position de la liste des zones hors périmètre d'étude. Enfin, 8% des interrogés (67) déclarent avoir des lieux de loisirs variables.

On voit donc que les lieux de loisirs sont beaucoup plus variés et moins polarisés que pour les autres types d'activités. Alors que les secteurs Genève-Sud et Cité Rive Gauche représentaient pour les motifs travail, formation et achats environ trois quarts des destinations, ils ne représentent qu'un peu plus de la moitié des destinations pour le motif loisirs. Les autres lieux de pratique de loisirs sont quant à eux très dispersés.

**Tableau 37 Lieu principal de loisirs des personnes habitant le périmètre de Genève Sud – répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (résultats globaux pour les 836 personnes interrogées – en %)**

Lieux de loisirs	Fréquence	%
Genève-Sud	225	26.9
Carouge	46	5.5
Carouge La Praille – Tours de	33	4
Carouge Pinchat	18	2.1
Lancy	20	2.3
Plan-les-Ouates	47	5.6
Veyrier	44	5.2
Bardonnex	12	1.2
Troinex	5	0.7
Cité Rive Gauche	192	23
Cité Rive Droite	20	2.4
Agglomération Nord	32	3.9
Agglomération Sud	10	1.2
Agglomération Est	13	1.6
Campagne Lac	7	0.8
Champagne	12	1.5
Mandement	1	0.2
Meyrin-Aéroport	43	5.2
Terre Sainte GE + Céligny	3	0.4
Annemasse	11	1.3
Archamps	10	1.2
Saint-Julien	14	1.6
Autres France	44	5.3
Autres Suisse	9	1
Autres Vaud	12	1.4
Lausanne	3	0.4
Nyon	1	0.1
Campagne	3	0.4
Montagne	10	1.2
Variable	67	8
Ailleurs Genève	17	2
Autres	14	1.7
Ne sait pas	64	7.7

### 5.3.2 Lieu de loisirs et moyen de transport utilisé

Si la voiture et les transports publics sont les deux moyens de transport les plus employés pour rejoindre le lieu de loisirs, certaines nuances peuvent être relevées selon les lieux fréquentés. La part des TPG est ainsi plus élevée lorsque le lieu de loisirs se situe dans le secteur Cité Rive Gauche (33%), Cité Rive Droite (42.1%) et agglomération Nord (34.4%). Elle est plus basse lorsqu'il se trouve à l'intérieur du périmètre de Genève Sud (11.8%). La part de la voiture est d'environ 60% pour les lieux situés à Genève Sud, de 65.6% pour ceux situés dans le secteur agglomération Nord et de 67.4% lorsqu'ils se trouvent dans le secteur Meyrin-Aéroport. Elle est plus faible lorsque le lieu de loisirs est situé dans les secteurs Cité Rive Gauche (42.3%) et Cité Rive Droite (47.4%). En revanche, la voiture est quasiment seule à être utilisée lorsque le lieu de loisirs se trouve en France. La part de la marche et du vélo est plus élevée pour des destinations dans le périmètre Genève-Sud que dans le reste du canton. La proximité des lieux de pratique et une offre insuffisante des TPG pour le motif loisirs incitent les utilisateurs à se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en bus. Pour les destinations hors de ce périmètre, un transfert se fait de la marche et du vélo vers les transports publics.

## 5.4 Attractivité des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs

Après avoir analysé aux points 5.1 à 5.3 les déplacements et l'utilisation des TPG des habitants du périmètre d'étude, ce sous-chapitre va présenter leur avis sur l'attractivité des TPG et analyser l'adéquation de l'offre TPG actuelle à la demande de déplacement pour le motif loisirs. Pour ce faire, il présentera dans un premier temps l'évaluation de la qualité de l'offre TPG par les habitants du périmètre, puis, dans un deuxième temps, les motifs de non-utilisation des TPG invoqués par ceux d'entre eux qui se rendent habituellement sur leur lieu de loisirs par un autre moyen.

### 5.4.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG pour aller réaliser les activités de loisirs

Afin de mesurer l'attractivité des TPG, il a été demandé aux habitants du périmètre d'étude de donner une note entre 1 (très mauvais) et 6 (excellent) à l'offre TPG existante à destination du lieu de loisirs qu'ils fréquentent le plus souvent (figure ci-dessous).

Les habitants du périmètre jugent l'offre TPG à destination du lieu de loisirs qu'ils fréquentent le plus souvent de manière assez mitigée. S'ils sont environ 30% à la juger très positivement ou assez positivement (notes entre 5 et 6), 16% d'entre eux émettent un jugement très négatif (notes entre 1 et 2) et 27.1% un jugement moyen (notes entre 3 et 4). En moyenne, les TPG obtiennent, pour ce motif de déplacement, la note de 3.9.

**Figure 24 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de loisirs - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 836 personnes interrogées)**



Toutefois, on enregistre ici également d'importantes variations dans les notes obtenues par l'offre TPG selon le lieu d'habitation à l'intérieur du périmètre d'étude (tableau ci-dessous). Les notes moyennes sont plus basses à Troinex (3.1), Bardonnex (3.2) et Plan-les-Ouates Sud (3.3), mais nettement plus élevées à Carouge Centre (4.1), Veyrier Est (4.1) et Grand-Lancy Nord (4.2).

**Tableau 38 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de loisirs - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) - Notes moyennes selon la zone d'habitation - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

Grand-Lancy Nord (51 p.)	4.2
Veyrier Est (101 p.)	4.1
Carouge Centre (51 p.)	4.1
Grand-Lancy Sud (29 p.)	4.0
Carouge Sud (101 p.)	4.0
Plan-les-Ouates Nord (100 p.)	3.7
Veyrier Ouest (100 p.)	3.6
Plan-les-Ouates Sud (100 p.)	3.3
Bardonnex (103 p.)	3.2
Troinex (100 p.)	3.1

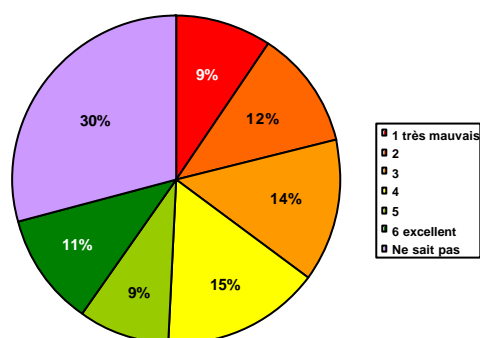
Les notes obtenues par les TPG varient également selon les lieux de loisirs fréquentés. L'offre TPG à destination des lieux de loisirs situés dans le périmètre de Genève Sud obtient une note moyenne de 3.9 et l'offre à destination du centre-ville obtient les notes les plus satisfaisantes avec 5.2 pour le secteur Cité Rive Droite et 4.5 pour Cité Rive Gauche. L'agglomération Nord obtient une note de 4.0, alors que le service à destination de Meyrin-Aéroport est perçu négativement, puisqu'il n'atteint que 3.6. Le service TPG à destination de la France est très mal noté, entre 2.0 et 2.6, à l'exception de celui en direction de Saint-Julien, qui obtient 4.2.

**Tableau 39 Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de loisirs - Notes moyennes selon le lieu de loisirs - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

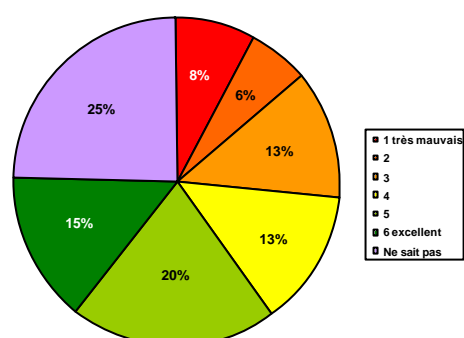
Lieux de loisirs	Note moyenne	Nombre d'individus
<b>Genève-Sud</b>	3.9	166
Bardonnex	2.6	8
Carouge	4.2	87
Grand-Lancy	3.6	14
Plan-les-Ouates	4	24
Troinex	3	5
Veyrier	3.4	28
<b>Campagne</b>	3	2
<b>Montagne</b>	3	7
<b>Variable</b>	3.4	33
<b>Ailleurs Genève</b>	3	7
<b>Cité Rive Gauche</b>	4.5	172
<b>Cité Rive Droite</b>	5.2	18
<b>Agglomération Nord</b>	4	28
<b>Agglomération Sud</b>	3.4	9
<b>Agglomération Est</b>	3.5	10
<b>Campagne Lac</b>	2.7	3
<b>Champagne</b>	2.9	10
<b>Mandement</b>	0	0
<b>Meyrin-Aéroport</b>	3.6	37
<b>Terre Sainte GE + Céligny</b>	3	3
<b>Annemasse</b>	2	10
<b>Archamps</b>	2.6	7
<b>Autres France</b>	2.2	26
<b>Autres Suisse</b>	3	3
<b>Autres Vaud</b>	2	4
<b>Lausanne</b>	0	0
<b>Nyon</b>	0	0
<b>Saint-Julien</b>	4.2	13
<b>Autres</b>	4.4	9
<b>Ne sait pas</b>	3.7	29

Nous pouvons également constater que les personnes ayant déclaré avoir un enfant de moins de 15 ans scolarisé au sein de leur ménage jugent plus durement l'offre TPG pour se rendre sur leur lieu de loisirs. En effet, elles sont 21% à attribuer des notes très négatives (notes entre 1 et 2) contre 14% des personnes sans enfants dans le ménage. Inversement, elles ne sont que 20% à attribuer des notes positives (notes entre 5 et 6) contre 35% des personnes sans enfants dans le ménage. Ces différences s'expliquent probablement par des pratiques de loisirs familiales, pour lesquelles les TPG se révèlent moins adaptés.

**Figure 25** Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de loisirs des personnes avec enfants de moins 15 ans scolarisés dans le ménage - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 588 ménages sans enfants de moins de 15 ans scolarisés)



**Figure 26** Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de loisirs des personnes sans enfants de moins 15 ans scolarisés dans le ménage - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent) (en % des 248 ménages avec enfants de moins de 15 ans scolarisés)



D'importantes différences dans l'appréciation de l'offre TPG peuvent encore être constatées selon le moyen de transport habituellement utilisé pour se rendre sur le lieu de loisirs. Les notes attribuées au service TPG par les usagers des transports individuels motorisés (TIM) sont inférieures à 4. Les automobilistes leur attribuent ainsi la note de 3.4, les usagers de la moto ou du scooter la note de 3.8. Les usagers habituels des TPG donnent en revanche une bonne note (4.8), de même que ceux du mode mixte voiture-TPG (5.1).

**Tableau 40** Jugement sur la qualité de l'offre TPG en direction du lieu de loisirs - Notes moyennes selon le moyen de transport habituel pour se rendre sur le lieu de loisirs - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)

Moyen de transport	Note	Nombre d'individus
Voiture conducteur	3.4	367
Voiture passager	4.2	23
TPG (bus, trams, mouettes)	4.8	144
Mixte voiture-TPG	5.1	10
Mixte vélo-TPG	5.5	2
Mixte voiture-vélo	3	2
Moto, scooter	3.8	25
Vélo	4.3	26
Marche	3.9	13
Taxi	3	1
Autre	4	3

Les personnes déclarant avoir un véhicule à disposition (voiture, moto ou scooter) pour réaliser leurs déplacements jugent elles aussi plus sévèrement (3.7) le service TPG à destination de leur lieu habituel de loisirs que les captifs ne disposant pas de véhicule, qui jugent cette offre de manière assez positive (4.8).

Enfin, on n'enregistre pas de différence d'appréciation du service TPG selon le sexe pour le motif loisirs, les hommes comme les femmes attribuant la même note, 3.9. Quelques différences d'appréciation du service TPG apparaissent en revanche en fonction de l'âge des interrogés. En effet les 35-54 ans attribuent en moyenne une note de 3.6, alors que les jeunes jusqu'à 34 ans et les personnes âgées de plus de 55 ans sont plus positifs, avec des notes respectives de 4.0 et 4.2.

#### 5.4.2 Motifs de non-utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs

Les personnes ayant déclaré rejoindre habituellement leur lieu de loisirs en utilisant un moyen autre que les TPG ont dû citer les motifs expliquant leur non-choix des transports publics (tableau ci-dessous).

Les raisons les plus souvent invoquées ont trait à des faiblesses intrinsèques à l'offre TPG : ce sont la trop grande complexité et le trop grand nombre de changements caractérisant les déplacements en TPG (24.1% des répondants), la lenteur des TPG (13.8%), ainsi que la fréquence trop faible de l'offre (13.5%). 16% des interrogés invoquent également la non-desserte par les TPG de leur lieu de destination.

**Tableau 41 Motifs de non-utilisation des TPG comme moyen de déplacement habituel vers le lieu de loisirs - activité de loisirs la plus fréquente (sport, sorties, cinéma, restaurant, visites amis/famille, etc.) (en % des 692 répondants n'utilisant pas habituellement les TPG)**

Motifs	% des répondants
<b>Trop compliqué/trop de changements</b>	<b>24.1</b>
<b>Zone non desservie</b>	<b>16.0</b>
<b>Lenteur</b>	<b>13.8</b>
<b>Fréquence trop faible</b>	<b>13.5</b>
Autres	9.5
Disponibilité de la voiture	9.4
Lieu de loisirs proche du domicile	9.0
Bénéficie du transport d'un membre du ménage	4.5
Praticité de la voiture	3.7
Ne sait pas	1.8
Inconfort/trop de monde	1.7
Coût trop élevé	1.1
Insécurité	1.1
Préférence pour le vélo	0.9
Retards	0.8
Préférence pour la marche	0.7
Disponibilité de parking	0.7
Praticité du scooter	0.5
Trop d'attente aux arrêts lors des changements	0.5
Disponibilité du scooter	0.5
N'aime pas les TC	0.3

Les motifs de non-utilisation des TPG pour aller réaliser les activités de loisirs peuvent être analysés selon le sexe et l'âge des répondants. Ainsi, parmi les 836 personnes interrogées, 669 (80%) n'utilisent pas les TPG pour le motif loisirs, dont 348 hommes (52%) et 321 femmes (48%). Leur distribution par âge se fait selon le tableau ci-dessous.

**Tableau 42 Répartition des non-usagers selon la catégorie d'âge (en % des 669 interrogés)**

Hommes						Femmes					
15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
30	64	94	57	54	48	26	68	76	50	49	51
8.7%	18.5%	27.1%	16.3%	15.6%	13.8%	8.1%	21.3%	23.6%	15.7%	15.2%	16.0%

La trop grande complexité de l'utilisation des TPG est le premier motif cité tant par les hommes que par les femmes, avec respectivement 84 et 77 mentions. Chez les hommes comme chez les femmes ce motif est cité par toutes les classes d'âge, surtout dans l'intervalle entre 25 et 44 ans, avec chez les hommes une petite pointe à 35-44 ans, alors que chez les femmes cette pointe se situe à 45-54 ans. Ce motif est peu cité par les jeunes de 15-24 ans, hommes et femmes confondus.

Le fait que la zone de loisirs ne soit pas desservie par les TPG apparaît en deuxième position tant chez les hommes que chez les femmes, avec respectivement 50 et 55 mentions, sans distinction spéciale selon les classes d'âge, si ce n'est une légère sur-représentation des plus de 45 ans, avec les trois catégories d'âge supérieures représentant chacune environ le cinquième des non-usagers citant ce motif. En revanche, ce motif n'est quasiment pas cité par les jeunes entre 15 et 24 ans, hommes et femmes confondus.

La lenteur des TPG apparaît également en deuxième position chez les hommes et seulement en quatrième chez les femmes. Chez les hommes, ce motif est cité essentiellement par les jeunes de 15-24 ans et les personnes âgées de plus de 65 ans, alors que chez les femmes il est surtout cité par les 15-24 ans et les 35-44 ans.

Les fréquences trop faibles de l'offre sont citées comme troisième facteur de non-utilisation des TPG tant par les hommes que par les femmes. Chez les hommes, les jeunes de 15-24 ans sont sur-représentés, puisqu'ils représentent quasiment un quart des non-usagers citant ce motif. Chez les femmes, nous observons la même tendance renforcée, puisque le groupe des 15-24 ans représente quasiment un tiers des non-usagers de sexe féminin citant ce motif. Les femmes âgées entre 45 et 64 ans citent davantage ce facteur que les hommes se situant dans la même tranche d'âge. Elles représentent en effet 42.3% des non-usagers de sexe féminin citant ce motif, contre 25.6% des non-usagers de sexe masculin. En revanche, les femmes de plus de 65 ans ne citent quasiment pas ce motif, alors que les hommes du même âge comptent pour un cinquième des non-usagers citant ce facteur.

La disponibilité d'une voiture est un facteur invoqué bien plus par les hommes que par les femmes, puisqu'il recueille 39 suffrages chez les uns et seulement 24 chez les autres, ce qui le place en quatrième position chez les hommes et en sixième position seulement chez les femmes. Chez les hommes, ce sont surtout les 55-64 ans qui invoquent ce facteur, représentant les 30.7% des non-usagers de sexe masculin citant ce motif, alors que chez les femmes ce sont les 15-24 ans qui mentionnent le plus le fait d'avoir une voiture à disposition, représentant les 37.4% des non-usagers de sexe féminin citant ce motif.

La relative proximité du lieu de loisirs par rapport au domicile est citée tant par les hommes que par les femmes pour justifier la non-utilisation des TPG. Ce motif apparaît en cinquième position pour les deux sexes. Les hommes se répartissent dans l'intervalle 25-54 ans, alors que les femmes se concentrent surtout dans l'intervalle 25-44 ans.

Le fait de bénéficier du moyen de transport d'un membre du ménage est invoqué en sixième position chez les hommes et en septième position chez les femmes. Chez les hommes, il n'y a pas de tendance liée à l'âge, alors que chez les femmes ce sont surtout les catégories d'âge supérieures qui citent ce facteur. Ce motif n'est quasiment pas cité par les personnes de 15-24 ans, hommes et femmes confondus.

La praticité de la voiture apparaît en septième position chez les hommes, avec 14 mentions, et en huitième position chez les femmes, avec 11 mentions. Chez les hommes, ce sont les 35-44 ans qui mentionnent le plus ce facteur, puisqu'ils comptent pour 60% des non-usagers citant ce facteur, alors que chez les femmes il n'y a pas de tendance liée à l'âge.

Les motifs suivants ne sont quasiment jamais cités, tant par les hommes que par les femmes : insécurité, retard, manque de confort, trop d'attente, prix trop élevé, disponibilité du scooter, disponibilité d'un parking, praticité du scooter, préférence pour le vélo ou la marche.

## 6 Renforcements souhaités de l'offre de transports en commun et évaluation des potentialités du service Proxibus

Après avoir analysé dans les chapitres précédents l'utilisation des TPG par les habitants du périmètre d'étude et leur attractivité pour différents motifs de déplacements (travail, formation, achats « plaisir », loisirs), nous allons maintenant consacrer un chapitre au troisième objectif de cette étude, qui consiste à évaluer les potentialités d'un service Proxibus dans le périmètre de Genève Sud. Les TPG envisagent, en effet, d'y mettre en place cette offre supplémentaire, sous la forme d'un service de transport « à la demande », « porte à porte », effectué par de petits bus à l'intérieur du périmètre. L'heure de prise en charge des clients serait fixée lors de la réservation. En plus du porte à porte interne au périmètre, les usagers pourraient être déposés à l'arrêt d'une ligne principale (12-13-14-18-D) le plus proche de la zone desservie (Perly – Plan-les-Ouates – Bachet – Rondeau de Carouge).

Cependant, avant d'analyser les potentialités d'un tel service, nous allons mettre en évidence les renforcements de l'offre de transports en commun souhaités par les habitants du périmètre d'étude, indépendamment de la mise en place du service Proxibus.

### 6.1 Renforcements souhaités de l'offre de transports en commun

Les 836 participants à l'enquête ont été interrogés sur les destinations, situées dans les communes avoisinantes de la leur voire plus lointaines, vers lesquelles ils souhaiteraient qu'un renforcement de l'offre de transports en commun soit mis en place. Ce sous-chapitre analyse les résultats de cette question.

Les interrogés manifestent ainsi très clairement une demande de renforcement de l'offre de transports en commun pour des destinations situées à l'intérieur même du périmètre, notamment en direction de Veyrier, en particulier Veyrier Village, Plan-les-Ouates et Carouge, en particulier la Praille – Tours de Carouge. Concernant cette dernière destination, nous avons souligné précédemment son importance pour les déplacements d'achats et, dans une moindre mesure, pour les loisirs. De nombreuses personnes citent également Troinex et Bardonnex, et notamment la Croix-de-Rozon.

Hors périmètre d'étude, les secteurs Cité Rive Gauche et agglomération Est sont les destinations vers lesquelles le plus grand nombre d'interrogés souhaitent un renforcement de l'offre de transports en commun. Ils sont suivis par les secteurs Campagne Lac, Champagne et Meyrin-Aéroport.

A noter également le pourcentage très élevé de la catégorie autres, composée essentiellement de personnes mentionnant la périphérie et/ou la campagne en général. Malgré le fait que nous ne puissions pas les classer dans les secteurs DPTR, ces demandes méritent qu'on leur prête attention et renforcent l'idée qu'il existe un besoin pour des lignes de transports en commun bouclant les couronnes plutôt que reliant le centre de manière radiale.

**Tableau 43 Destinations vers lesquelles un renforcement de l'offre de transports en commun est souhaité par les habitants du périmètre de Genève Sud - répartition selon les communes de Genève Sud et les secteurs DTPR (en % des 836 interrogés)**

	Fréquence	%
<b>Genève-Sud</b>	321	37.9
Carouge	58	6.9
Lancy	40	4.9
Plan-les-Ouates	62	7.2
Veyrier	79	9.3
Bardonnex	42	5
Troinex	40	4.6
<b>Cité Rive Gauche</b>	48	5.7
<b>Cité Rive Droite</b>	3	0.4
<b>Agglomération Nord</b>	13	1.6
<b>Agglomération Sud</b>	14	1.7
<b>Agglomération Est</b>	32	3.9
<b>Campagne Lac</b>	30	3.5
<b>Champagne</b>	26	3.1
<b>Mandement</b>	9	1
<b>Meyrin-Aéroport</b>	22	2.7
<b>Terre Sainte GE + Céligny</b>	11	1.3
<b>Annemasse</b>	2	0.2
<b>Archamps</b>	1	0.1
<b>Saint-julien</b>	12	1.4
<b>Autres France</b>	6	0.7
<b>Autres Suisse</b>	0	0
<b>Autres Vaud</b>	0	0
<b>Autres types d'améliorations</b>	8	0.8
<b>Autres</b>	167	20
<b>Ne sait pas</b>	197	23.6

L'analyse selon la commune d'habitation des destinations internes au périmètre pour lesquelles un renforcement de l'offre de transports en commun est souhaité permet de distinguer trois groupes bien distincts de communes.

Le premier groupe correspond aux communes les moins favorisées par la desserte TPG : Bardonnex et Troinex. Ce groupe se caractérise, tout d'abord, par un fort désir (plus de 50% des personnes qui se sont exprimées) de renforcer les liaisons en transports en commun à l'intérieur même de la commune. Pour Bardonnex, cela s'expliquerait par l'éclatement de la commune et la faiblesse des liaisons entre les divers villages qui la composent. Ces deux communes ont aussi le plus fort taux de demande de renforcement pour des destinations situées à l'intérieur du périmètre de Genève-Sud.

Le deuxième groupe se compose des communes moyennement favorisées par la desserte TPG : Plan-les-Ouates et Veyrier. Les habitants de ces deux communes privilégient eux aussi un renforcement de l'offre de transports en commun pour des destinations localisées à l'intérieur de leur commune plutôt que vers d'autres communes du périmètre. Cette demande est cependant moins forte que dans les communes du premier groupe. Ces deux communes ont un centre du village plutôt bien desservi par les lignes urbaines, mais une partie de leur population réside un peu à l'écart. C'est d'ailleurs dans ces zones périphériques, Plan-les-Ouates Sud et Veyrier Ouest, que l'on trouve la majorité des personnes qui souhaitent un renforcement des liaisons à l'intérieur de la commune. Enfin, une large partie (environ 50%) de la population de ces communes souhaite des renforcements pour des destinations situées à l'intérieur du périmètre de Genève-Sud.

Le troisième groupe comprend les deux communes les plus urbaines du périmètre de Genève-Sud et les mieux desservies par les TPG : Carouge et Lancy (partie Grand-Lancy). Seule une faible part de leur population souhaite un renforcement des liaisons à l'intérieur de leur commune. Le pourcentage de

renforcements demandés pour des destinations situées dans d'autres communes du périmètre dépasse même celui des renforcements intracommunaux. Surtout, les habitants de Grand-Lancy, et dans une moindre mesure ceux de Carouge, souhaitent avant tout des renforcements de l'offre de transports en commun pour des destinations situées à l'extérieur du périmètre d'étude.

**Tableau 44 Destinations avec renforcements de l'offre de transports en commun souhaités, selon la zone d'habitation et la localisation à l'intérieur du périmètre de Genève Sud (en % des 836 interrogés)**

Localisation de la destination	Bardonnex	Carouge	Grand-Lancy	Plan-les-Ouates	Troinex	Veyrier
à l'intérieur de la commune	53.3%	20.3%	12.5%	38.5%	54.1%	35.1%
dans une autre commune du périmètre	17.8%	23.6%	15.6%	11.2%	25.7%	18.6%
à l'intérieur du périmètre Genève-Sud*	71.1%	43.9%	28.1%	49.7%	79.8%	53.7%

\*Ce pourcentage est le cumul de la destination à l'intérieur de la commune et vers les autres communes du périmètre Genève-Sud.

Un certain nombre d'éléments complémentaires peuvent être apportés à l'analyse et permettent de mettre en évidence qui souhaite le plus des renforcements de l'offre de transports en commun pour des destinations internes au périmètre d'étude.

Les jeunes adultes (57.7% des répondants) et les adultes entre 35 et 54 ans (60.5%) sont ainsi les deux catégories d'âge qui souhaitent le plus des renforcements de l'offre de transports en commun pour des destinations internes au périmètre d'étude.

De manière surprenante, les personnes ayant un véhicule à disposition pour réaliser leurs déplacements souhaitent davantage des renforcements de l'offre de transports en commun pour des destinations internes au périmètre que celles qui n'en disposent pas (respectivement 57% et 43.6%).

Les personnes ayant une activité professionnelle (58.6%) sont plus nombreuses que les personnes sans activité (49.5%) à souhaiter des renforcements de l'offre de transports en commun pour des destinations situées à l'intérieur du périmètre de Genève-Sud.

Enfin, parmi les personnes n'ayant pas d'activité professionnelle, les retraités (36%) souhaitent moins que les autres des renforcements de l'offre de transports en commun pour des destinations internes au périmètre de Genève-Sud. Les personnes au foyer sont 45.5% à en souhaiter, les personnes en formation 46.3% et les chômeurs 42.9%.

## 6.2 Evaluation des potentialités du service Proxibus

Afin d'évaluer les potentialités du Proxibus, un certain nombre de questions supplémentaires ont donc été posées dans l'enquête téléphonique. Elles ont été posées à 432 personnes, soit uniquement aux habitants des zones Bardonnex, Grand-Lancy Sud, Plan-les-Ouates Nord, Plan-les-Ouates Sud et Troinex, qui correspondent au périmètre prévu pour la mise en service de cette offre. Elles ont cherché à éclairer dans quelle mesure et pour quels motifs le service Proxibus pouvait être utile aux déplacements des habitants des zones concernées ainsi qu'à leurs enfants, quelle contrainte constituait le fait de devoir réserver téléphoniquement le Proxibus et quelle surtaxe les clients potentiels seraient prêts à payer pour avoir la possibilité d'utiliser ce service. Les réponses à ces différentes questions sont présentées dans ce sous-chapitre.

### 6.2.1 L'utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus

Dans l'enquête téléphonique, les personnes interrogées ont dû indiquer pour quels motifs de déplacement la mise en place d'un service Proxibus pouvait leur être utile ou si elles ne jugeaient pas, au contraire, un tel service superflu.

Il en ressort que la mise en place d'un service de transport « à la demande » et « porte à porte » est jugée utile pour au moins un motif de déplacement par 45.8% des interrogés et inutile par 51.6% d'entre eux. Les deux motifs de déplacement pour lesquels l'offre Proxibus est jugée comme la plus utile sont les loisirs (114 citations – 26.3% des répondants) et le travail (52 - 12%). L'importance des loisirs est même encore plus

grande si on leur adjoint les déplacements pour rendre visite à des amis ou des membres de la famille (24 – 5.5%). Les déplacements pour les achats alimentaires et les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques) n'ont été quant à eux cités que par 37 personnes (8.5% des répondants) chacun. Les déplacements pour se rendre sur le lieu de formation ou pour des motifs professionnels n'ont pas obtenu beaucoup de citations.

**Tableau 45 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus (en % des interrogés)**

	Nb	%
Utile	198	45.8
Pas utile	223	51.6
Ne sait pas	11	2.5
Total	432	100

**Tableau 46 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus - Résultats pour les différents motifs de déplacement (en % des interrogés)**

Motifs de déplacement	Nb de citations	% des répondants
Travail	52	12
Formation	13	2.9
Déplacements professionnels	11	2.6
Loisirs (sport, sorties, cinéma, restaurant)	114	26.3
Visites amis/famille	24	5.5
Achats alimentaires principaux	37	8.5
Achats de vêtements, livres, disques, etc.	37	8.5
Non, pas utile	223	51.6
Ne sait pas	11	2.5
Total	521	120.4

L'analyse des jugements sur l'utilité d'un service Proxibus selon la zone d'habitation des répondants permet de déceler certaines différences. Ainsi, les habitants des zones de Bardonnex et de Troinex sont-ils sensiblement plus nombreux (55.3% et 59%) que ceux des autres zones (entre 39% et 44.8%) à juger que l'introduction d'une telle offre de transport pourrait leur être utile pour au moins un motif de déplacement. Il y a donc une nette correspondance entre les zones les moins bien desservies par les TPG et les zones les plus favorables à l'idée d'un Proxibus. A l'inverse, la zone actuellement la mieux desservie par les transports publics, Plan-les-Ouates Nord, est celle dont les habitants sont les moins convaincus par l'utilité d'un service Proxibus.

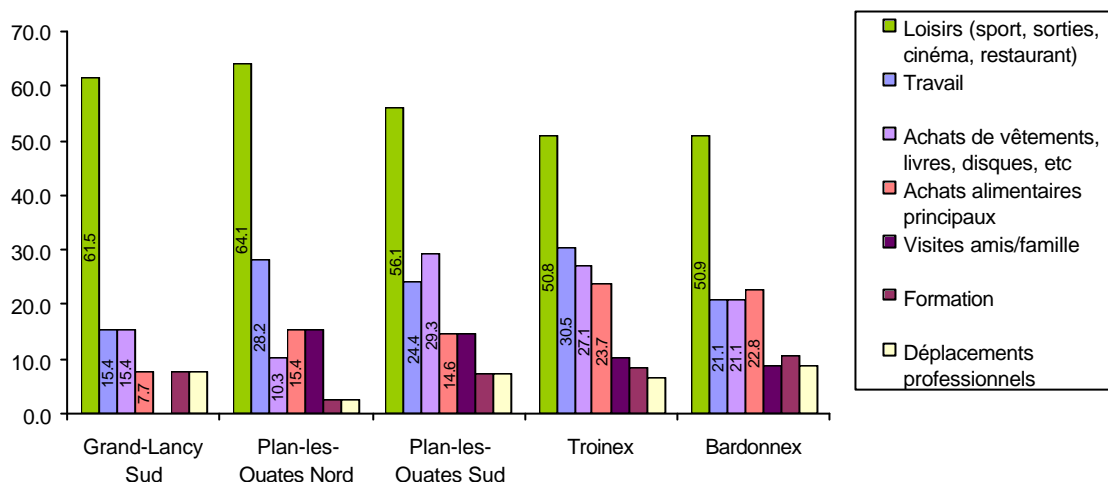
**Tableau 47 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus, selon la zone d'habitation (en % des interrogés)**

	Grand-Lancy Sud		Plan-les-Ouates Nord		Plan-les-Ouates Sud		Troinex		Bardonnex	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Utile	13	44.8	39	39	41	41	59	59	57	55.3
Pas utile	16	55.2	60	60	54	54	37	37	42	40.8
Ne sait pas	0	0	1	1	5	5	4	4	4	3.9
Total	29	100	100	100	100	100	100	100	103	100

En règle générale, il n'y a que peu de différences au niveau des motifs de déplacement cités par les habitants des différentes zones. Les quatre motifs pour lesquels ils jugent l'offre Proxibus la plus utile sont en effet en général les mêmes dans toutes les zones : les loisirs, le travail, les achats alimentaires et les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques, etc.). Dans toutes les zones, le motif loisirs est celui pour lequel le plus grand nombre de personnes estiment le service Proxibus utile (entre 50.8 et 64.1% des personnes citant au moins un motif pour lequel le Proxibus est utile). L'ordre des trois autres motifs varie en revanche selon les zones considérées : ainsi le travail est-il surtout cité à Plan-les-Ouates Nord, Plan-les-Ouates Sud et Troinex (entre 24.4 et 30.5% des répondants), alors que le motif achats « plaisir » est avant tout cité par les habitants de Plan-les-Ouates Sud, Troinex et Bardonnex (21.1 et 29.3%). C'est également dans ces deux dernières communes que l'on voit la plus grande utilité du service Proxibus pour les achats alimentaires principaux (respectivement 23.7% et 22.8%). Nous pouvons encore remarquer que si l'utilité du service Proxibus pour le

motif loisirs est davantage soulignée par les habitants des communes les plus urbanisées, pour tous les autres motifs cette utilité est surtout relevée par les habitants des communes les moins denses et/ou les plus éloignées du centre de l'agglomération genevoise.

**Figure 27 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus - Résultats pour les différents motifs de déplacement selon la zone d'habitation** (en % des personnes jugeant le Proxibus utile)



Quelques différences quant au jugement sur l'utilité du service Proxibus apparaissent selon l'âge des interrogés. Ainsi, cette offre est jugée utile par la moitié des personnes entre 15 et 34 ans (49.6%) et entre 35 et 54 ans (51.5%), mais par seulement un peu plus d'un tiers des personnes de plus de 55 ans (36.5%).

**Tableau 48 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus, selon l'âge des interrogés** (en % des interrogés)

	15-34 ans		35-54 ans		55 ans et plus	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Utile	65	49.6	85	51.5	50	36.5
Pas utile	65	49.6	73	44.2	84	61.3
Ne sait pas	1	0.8	7	4.3	3	2.2
Total	131	100	165	100	137	100

En revanche, on n'enregistre pas de différence significative quant au jugement de l'utilité du Proxibus selon le sexe des interrogés. Tout au plus les hommes émettent-ils un jugement un peu plus positif (47.1%) que les femmes (45.4%).

Les interrogés ont également été regroupés au sein des catégories d'âge correspondant aux trois types d'abonnements TPG (Azur, Orange, Vermeil). Près d'un sur deux des potentiels détenteurs d'un abonnement Azur (45.1%) ou Orange (49%) estiment utile la mise en service du Proxibus, contre un peu plus d'un sur trois seniors potentiellement détenteurs d'un abonnement Vermeil (35.2%).

L'offre Proxibus est jugée comme la plus utile en ce qui concerne les déplacements liés aux loisirs, par un sur trois des potentiels détenteurs d'un abonnement Azur (34.3%) et un sur cinq des potentiels abonnés Orange (21.7%) et Vermeil (18.2%). L'importance des loisirs chez ces deux dernières catégories augmente cependant si on leur adjoint les déplacements pour rendre visite à des amis ou des membres de la famille (respectivement 4.9% et 5.5%). Le travail, en deuxième position, est un motif cité quasi exclusivement par les potentiels détenteurs d'un abonnement Orange (13.8%). Les déplacements pour les achats alimentaires

semblent intéresser surtout les seniors (10.9%) alors que les achats « plaisir » (vêtements, livres, disques) ont été cités essentiellement par des potentiels abonnés Orange (8.9%). Le motif achats ne semble en revanche pas beaucoup mobiliser les jeunes potentiellement détenteurs d'un abonnement Azur.

**Tableau 49 Utilité du service Proxibus selon les groupes d'âge correspondant aux abonnements TPG (en % des interrogés)**

	azur		orange		vermeil	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Utile	16	45.1	82	49.0	16	35.2
Pas utile	18	53.6	82	48.3	29	62.3
Ne sait pas	1	1.3	5	2.7	1	2.5
Total	35	100	169	100	46	100

**Tableau 50 Utilité du service Proxibus selon les groupes d'âge correspondant aux abonnements TPG (en % des interrogés)**

Motifs de déplacement	Azur		Orange		Vermeil	
	Nb citations	%	Nb citations	%	Nb citations	%
Travail	1	2.9	28	13.8	1	1.8
Formation	3	8.6	2	1.0	2	3.6
Loisirs (sport, sorties, cinéma, restaurant)	12	34.3	44	21.7	10	18.2
Visites amis/famille	0	0.0	10	4.9	3	5.5
Achats alimentaires	0	0.0	14	6.9	6	10.9
Achats de vêtements, livres, disques, etc.	1	2.9	18	8.9	3	5.5
Non, pas utile	18	51.4	82	40.4	29	52.7
Ne sait pas	0	0.0	5	2.5	1	1.8
Total	35	100.0	203	100.0	55	100.0

Les jugements sur l'utilité d'un service Proxibus ne varient pas fondamentalement selon le moyen de transport habituellement utilisé. Les personnes se rendant au travail en voiture jugent certes le Proxibus moins utile pour ce même motif que celles qui s'y rendent en TPG (respectivement 18.8% et 28.6% des répondants). Le même constat peut être fait pour le motif achats « plaisir » : 7.9% des personnes se déplaçant habituellement en voiture pour ce motif estiment que le Proxibus pourrait être utile, contre 10.3% des personnes se déplaçant en TPG. En revanche, les personnes utilisant habituellement la voiture jugent légèrement plus favorablement l'utilité du Proxibus pour les déplacements de loisirs (26.5% contre 25.5%).

**Tableau 51 Utilité du service Proxibus pour les automobilistes - Résultats pour les différents motifs de déplacement (en % des personnes se déplaçant habituellement en automobile pour chaque motif)**

	Travail		Loisirs		Achats "plaisir"	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Utile pour se rendre sur le lieu de ...	24	18.8	76	26.8	19	7.9
Pas utile	60	46.9	139	48.9	126	52.3
Ne sait pas	6	4.7	7	2.5	5	2.1
Total	128	100	284	100	241	100

**Tableau 52 Utilité du service Proxibus pour les usagers des TPG - Résultats pour les différents motifs de déplacement (en % des personnes se déplaçant habituellement en TPG pour chaque motif)**

	Travail		Loisirs		Achats "plaisir"	
	N	%	N	%	N	%
Utile pour se rendre sur le lieu de ...	14	28.6	13	25.5	12	10.3
Pas utile	29	59.2	28	54.9	56	47.9
Ne sait pas	1	2	3	5.9	3	2.6
Total	49	100	51	100	117	100

Le fait de disposer d'un véhicule motorisé pour réaliser ses déplacements n'entraîne pas non plus de différence quant à la perception de l'utilité du service Proxibus. Ainsi, 45.9% des personnes disposant d'un

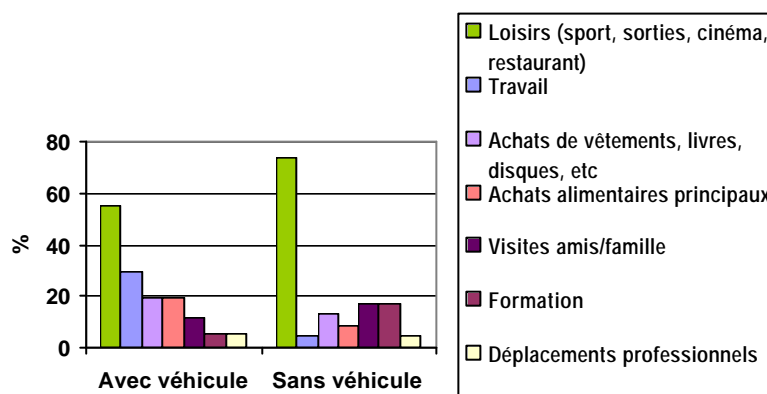
véhicule motorisé jugent le Proxibus utile pour au moins un motif de déplacement, contre 45.1% des personnes sans véhicule.

**Tableau 53 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus, selon la disponibilité d'un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) (en % des interrogés)**

	Véhicule à disposition		Pas de véhicule à disposition	
	Nb	%	Nb	%
Utile	175	45.9	23	45.1
Non, pas utile	198	52	25	49
Ne sait pas	8	2.1	3	5.9
Total	381	100	51	100

Qu'elles aient un véhicule motorisé à disposition ou non, les personnes interrogées voient l'utilité du service Proxibus principalement dans les déplacements de loisirs. Les personnes sans véhicule sont cependant proportionnellement plus nombreuses à trouver le Proxibus utile pour ce motif. Une part relativement élevée des personnes disposant d'un véhicule estiment également que le Proxibus pourrait être utile pour leurs déplacements pendulaires.

**Figure 28 Utilité du service Proxibus pour les personnes de 15 ans ou plus - Résultats pour les différents motifs de déplacement selon la disponibilité d'un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) (en % des personnes jugeant le Proxibus utile)**



Enfin, nous avons également analysé, pour les motifs de déplacements travail, achats « plaisir » et loisirs, les jugements des interrogés sur l'utilité du service Proxibus selon l'appréciation qu'ils ont donnée de la qualité de l'offre TPG actuelle pour chacun de ces types de déplacements.

En général, on n'enregistre pas de différences significatives dans les jugements sur l'utilité du service Proxibus selon les appréciations données à l'offre TPG actuelle, quels que soient les motifs de déplacements analysés. Les personnes ayant donné des appréciations mauvaises (notes entre 1 et 2), moyennes (notes entre 3 et 4) ou bonnes (notes entre 5 et 6) aux TPG pour le motif travail sont proportionnellement presque autant à estimer le Proxibus utile (entre 18.3% et 22.1%) pour ce type de déplacement. Un constat similaire peut être fait pour le motif loisirs (entre 28.2% et 31.7%).

## 6.2.2 L'utilité du service Proxibus pour les enfants de moins de 15 ans

Dans l'enquête téléphonique, les personnes interrogées ont également dû indiquer, lorsqu'elles avaient déclaré avoir des enfants de moins de 15 ans scolarisés au sein de leur ménage, pour quels motifs de déplacement la mise en place d'un service Proxibus pouvait être utile à leurs enfants, ou si elles ne jugeaient pas, au contraire, un tel service superflu pour ceux-ci. Parmi les 432 ménages qui ont répondu au questionnaire Proxibus, 139 avaient des enfants et ont pu répondre aux questions analysées dans ce sous-chapitre.

La mise en place d'un service de transports « à la demande » et « porte à porte » est jugée utile pour les déplacements des enfants par 54.7% des 139 personnes interrogées. Ce résultat est supérieur à l'utilité du service pour les personnes de 15 ans et plus. On peut donc supposer que les parents voient d'un bon œil l'existence d'un Proxibus, car il donnerait plus de liberté de déplacement à leurs enfants et les déchargerait d'un service « taxi » qui surcharge leur emploi du temps.

En ce qui concerne les motifs de déplacement des enfants pour lesquels le Proxibus est jugé utile, ce sont les loisirs qui sont ici encore les plus cités (41.2% des répondants). Suivent les déplacements pour le motif formation (20.8%).

**Tableau 54 Utilité du service Proxibus pour les enfants – enfants de moins de 15 ans scolarisés (en % des interrogés)**

	Nb	%
Utile	76	54.7
Pas utile	61	43.9
Ne sait pas	2	1.4
Total	139	100

**Tableau 55 Utilité du service Proxibus pour les enfants de moins de 15 ans scolarisés - Résultats pour les différents motifs de déplacement (en % des interrogés)**

Motifs de déplacement	Nb de citations	% des répondants
Formation	29	20.8
Loisirs (sport, sorties, cinéma, restaurant)	57	41.2
Visites amis/famille	2	1.6
Achats de vêtements, livres, disques, etc.	3	2.5
Non, pas utile	61	43.9
Ne sait pas	2	1.5
Total	155	111.5

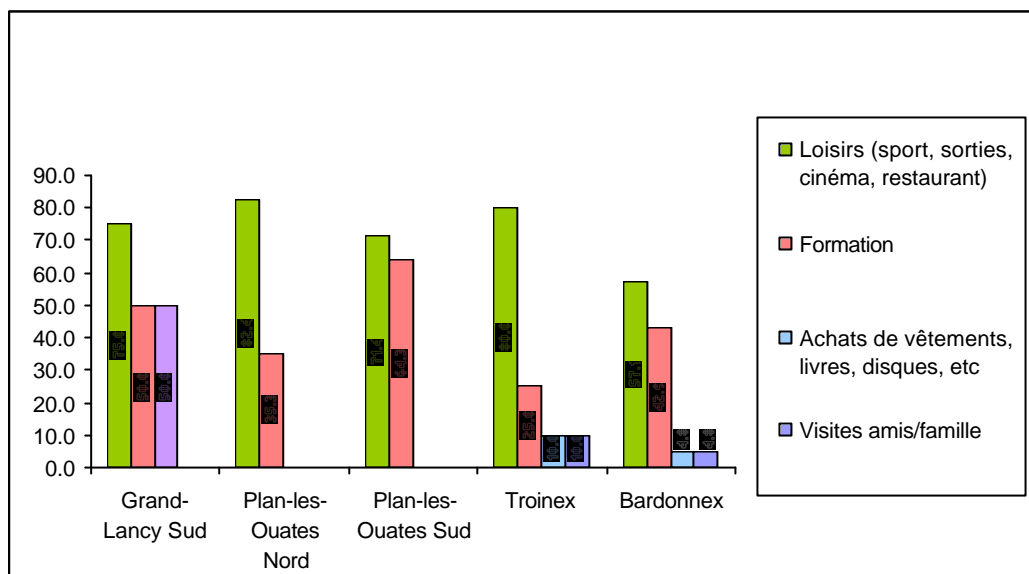
L'analyse des jugements sur l'utilité d'un service Proxibus pour les enfants selon la zone d'habitation des répondants met en évidence d'importantes différences. En effet, les habitants de Bardonnex (77.8%) et de Troinex (71.4%) sont proportionnellement nettement plus nombreux à considérer qu'une telle offre serait utile aux déplacements de leurs enfants que les habitants des autres zones. Ces derniers sont cependant relativement nombreux à estimer que le Proxibus serait utile (entre 44.4% et 56%). On peut donc constater une nouvelle fois que les zones les mieux desservies par les transports publics (Plan-les-Ouates Nord et Grand-Lancy Sud) sont aussi celles qui voient le moins d'utilité dans le Proxibus.

**Tableau 56 Utilité du service Proxibus pour les enfants de moins de 15 ans scolarisés, selon la zone d'habitation (en % des interrogés)**

	Grand-Lancy Sud		Plan-les-Ouates Nord		Plan-les-Ouates Sud		Troinex		Bardonnex	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Utile	4	44.4	17	44.7	14	56	20	71.4	21	77.8
Pas utile	5	55.6	20	52.6	11	44	8	28.6	6	22.2
Ne sait pas	0	0	1	2.6	0	0	0	0	0	0
Total	9	100	38	100	25	100	28	100	27	100

Les deux types de déplacements pour lesquels le plus grand nombre de personnes considèrent le Proxibus comme utile pour leurs enfants sont les mêmes dans les cinq zones étudiées : les loisirs et la formation. Les habitants de Bardonnex sont proportionnellement un peu moins nombreux que ceux des autres zones à estimer le service Proxibus utile pour les déplacements de loisirs de leurs enfants. On enregistre également de forts contrastes entre les différentes zones pour le motif formation (entre 25% et 64.3% des répondants).

**Figure 29 Utilité du service Proxibus pour les enfants de moins de 15 ans scolarisés - Résultats pour les différents motifs de déplacement selon la zone d'habitation** (en % des 139 personnes jugeant le Proxibus utile pour leur enfant)



Quel que soit le moyen de transport utilisé par leur enfant pour aller à l'école (voiture en tant que passager, TPG ou marche), les parents sont proportionnellement à peu près autant à considérer le service Proxibus comme utile pour ce type de déplacement (entre 19% et 21.4%). En revanche, les parents dont les enfants utilisent déjà les TPG sont moins nombreux que les autres à considérer ce service supplémentaire comme inutile.

**Tableau 57 Utilité du service Proxibus pour aller à l'école, selon le moyen de transport utilisé par les enfants pour aller à l'école – enfants de moins de 15 ans scolarisés** (en % des répondants dont les enfants utilisent chaque moyen de transport)

	Voiture passager		TPG		Marche	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Utile	6	21.4	5	20.8	12	19
Pas utile	12	42.9	6	25	34	54
Ne sait pas	0	0	2	8.3	0	0
Total	28	100	24	100	63	100

Enfin, on remarque également que les parents qui jugent le plus négativement l'offre TPG à disposition de leur enfant pour se rendre à l'école sont aussi les plus nombreux à estimer que le Proxibus serait utile pour ce motif de déplacement. En effet, 28.6% des parents attribuant des notes négatives (entre 1 et 2) jugent le Proxibus utile, contre seulement 20.6% des parents donnant des notes moyennes (entre 3 et 4) et 20.7% des parents donnant de bonnes notes (entre 5 et 6).

### 6.2.3 Evaluation de la nécessité de réservation du service Proxibus

Le service Proxibus nécessite que les personnes qui veulent l'utiliser fassent une réservation préalable auprès d'une centrale de réservation au minimum une heure avant le déplacement ou la veille avant 19h00. Il a été demandé aux personnes interrogées de donner leur avis par rapport à cette obligation et d'indiquer si elle constituait une contrainte susceptible de les faire renoncer à l'usage du Proxibus, ou si au contraire elle n'était pas un obstacle.

On constate ainsi que plus de trois personnes sur quatre estiment qu'il est normal de devoir réserver au moins une heure à l'avance pour utiliser le service Proxibus. La réservation n'est donc pas vue comme une contrainte à l'emploi du Proxibus.

**Tableau 58 Caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus(en % des 432 interrogés)**

	Nb	%
Trop contraignant	77	17.8
Pas contraignant	336	77.8
Ne sait pas	19	4.4
Total	432	100

Quelle que soit leur zone d'habitation, la grande majorité des interrogés ne considèrent pas que la nécessité de réserver téléphoniquement le Proxibus au moins une heure à l'avance constitue une contrainte susceptible de les y faire renoncer. On n'enregistre pas de grandes différences entre les différentes zones : tout au plus peut-on dire que les habitants des zones les plus denses et/ou les plus proches du centre-ville (Grand-Lancy Sud, Plan-les-Ouates Nord) sont un peu plus nombreux que ceux des zones moins denses et/ou plus éloignées (Plan-les-Ouates Sud, Troinex, Bardonnex) à juger cette obligation comme trop contraignante.

**Tableau 59 Caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus, selon la zone d'habitation (en % des interrogés)**

	Grand-Lancy Sud		Plan-les-Ouates Nord		Plan-les-Ouates Sud		Troinex		Bardonnex	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Trop contraignant	6	20.7	22	22	16	16	14	14	11	10.6
Pas contraignant	21	72.4	75	75	81	81	81	81	84	81.6
Ne sait pas	2	6.9	3	3	3	3	5	5	8	7.8
Total	29	100	100	100	100	100	100	100	103	100

Les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à estimer que le fait de devoir commander et réserver au moins une heure à l'avance son Proxibus est trop contraignant (22.0% contre 14.5%).

On observe également que quel que soit leur âge, les interrogés ne considèrent pas le fait de devoir commander et réserver son Proxibus comme une contrainte. Les jeunes entre 15 et 34 ans (20%) et les personnes âgées de plus de 55 ans (18.4%) trouveraient ce système de réservation légèrement plus contraignant que les usagers entre 35 et 54 ans (16.3%).

Parmi les usagers trouvant le service Proxibus utile, un sur quatre des jeunes potentiellement détenteurs d'un abonnement Azur estime que la nécessité de réservation serait une contrainte, contre un sur six des adultes potentiellement détenteurs d'un abonnement Orange. Chez les seniors potentiellement détenteurs d'un abonnement Vermeil cette nécessité n'est pas du tout ressentie comme une contrainte. Il y a donc, chez les personnes convaincues de l'utilité de ce service, un effet de l'âge sur l'appréciation de la nécessité de réservation.

**Tableau 60 Caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus, selon les groupes d'âge correspondant aux abonnements TPG (en % des interrogés trouvant le Proxibus utile)**

		Q41		Total	
		Contrainte	Pas de contrainte		
AGE_ABO	azur	Nb	4	11	15
		% AGE_ABO	26.7%	73.3%	100.0%
		% Q41 contrainte	23.5%	11.3%	13.2%
		% du total	3.5%	9.6%	13.2%
orange		Nb	13	70	83
		% AGE_ABO	15.7%	84.3%	100.0%
		% Q41 contrainte	76.5%	72.2%	72.8%
		% du total	11.4%	61.4%	72.8%
vermeil		Nb		16	16
		% AGE_ABO		100.0%	100.0%
		% Q41 contrainte		16.5%	14.0%
		% du total		14.0%	14.0%
Total		Nb	17	97	114
		% AGE_ABO	14.9%	85.1%	100.0%
		% Q41 contrainte	100.0%	100.0%	100.0%
		% du total	14.9%	85.1%	100.0%

Quel que soit leur motif de déplacement (travail, achats «plaisir», loisirs), plus des trois quarts des personnes se déplaçant habituellement en voiture pour le même motif considèrent que la réservation n'est pas une contrainte. Le même constat peut être fait pour les personnes se déplaçant habituellement en TPG.

**Tableau 61 Caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus pour les automobilistes - Résultats pour les différents motifs de déplacement** (en % des personnes se déplaçant habituellement en automobile pour chaque motif)

	Travail		Loisirs		Achats "plaisir"	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Trop contraignant	26	20.3	46	16.2	47	19.6
Pas contraignant	98	76.6	228	80.3	189	78.8
Ne sait pas	4	3.1	10	3.5	4	1.6
Total	128	100	284	100	240	100

**Tableau 62 Caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus pour les usagers des TPG - Résultats pour les différents motifs de déplacement** (en % des personnes se déplaçant habituellement en TPG pour chaque motif)

	Travail		Loisirs		Achats "plaisir"	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Trop contraignant	5	10.2	12	24	20	17.2
Pas contraignant	42	85.7	36	72	88	75.9
Ne sait pas	2	4.1	2	4	8	8.9
Total	49	100	50	100	116	100

Enfin, qu'elles aient ou non un véhicule motorisé à disposition pour réaliser leurs déplacements, les personnes interrogées ne considèrent pas la nécessité de réservation du service Proxibus comme une contrainte. Les personnes ne disposant pas d'un véhicule trouvent cependant ce système de réservation plus contraignant que celles qui disposent d'un véhicule (24.0% contre 16.8%).

**Tableau 63 Caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus, selon la disponibilité d'un véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter)** (en % des interrogés)

	Véhicule à disposition		Pas de véhicule à disposition	
	Nb	%	Nb	%
Trop contraignant	64	16.8	12	24
Pas contraignant	301	79.2	35	70
Ne sait pas	15	4	3	6
Total	380	100	50	100

## 6.2.4 Prix du service Proxibus

La mise en place de l'offre supplémentaire Proxibus nécessite un supplément de prix. Il a été demandé aux interrogés quelle surtaxe maximum ils étaient disposés à payer par déplacement, sachant qu'un déplacement dans leur zone TPG coûte actuellement 1.80.- et un déplacement vers le centre-ville 2.20.-. Ce sous-chapitre présente et analyse les réponses des interrogés. Il se limite toutefois aux personnes ayant estimé que le service Proxibus pouvait leur être utile pour au moins un type de déplacement, tous motifs confondus.

On constate ainsi que plus de la moitié des interrogés ayant jugé le service Proxibus utile citent une surtaxe maximale inférieure à 3 francs, voire-même nulle. Seuls 29.5% des répondants se déclarent prêts à payer une surtaxe supérieure à 3 francs. On peut également remarquer que 16.1% des interrogés sont disposés à payer une surtaxe de 5 francs.

**Tableau 64 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus – Résultats synthétiques** (en % des 198 interrogés trouvant le service Proxibus utile)

	Nb	%
Pas de surtaxe	10	5.2
De 0.10 frs à 2.95 frs	101	52.3
De 3.00 frs à 5.95 frs	51	26.4
De 6.00 frs à 9.95 frs	6	3.1
Ne sait pas	25	13
Total	193	100

**Tableau 65 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus – Résultats détaillés** (en % des 198 interrogés trouvant le service Proxibus utile)

	Nb	%
Pas de surtaxe	10	5.2
De 0.10 frs à 0.95 frs	23	11.9
De 1.00 frs à 1.95 frs	31	16.1
De 2.00 frs à 2.95 frs	47	24.4
De 3.00 frs à 3.95 frs	13	6.7
De 4.00 frs à 4.95 frs	7	3.6
De 5.00 frs à 5.95 frs	31	16.1
De 6.00 frs à 6.95 frs	2	1
De 7.00 frs à 7.95 frs	1	0.5
De 8.00 frs à 8.95 frs	1	0.5
De 9.00 frs à 9.95 frs	2	1
Ne sait pas	25	13
Total	193	100

Nous ne constatons pas de différences liées à la zone d'habitat en ce qui concerne la surtaxe que les personnes interrogées seraient disposées à payer. Quelle que soit la commune, ceux qui se prononcent en faveur d'une surtaxe inférieure à 3 francs sont près du double de ceux qui se prononcent en faveur d'une surtaxe supérieure à ce montant. Si pour chaque zone les premiers représentent autour d'un habitant sur deux, les deuxièmes ne représentent qu'environ un habitant sur quatre. Les différences observées entre les divers pourcentages ne sont pas assez prononcées pour être significatives.

Une analyse plus fine de la surtaxe admise donne comme favoris des montants compris entre 2 et 3 francs. A Troinex quasiment un habitant sur trois est disposé à payer cette somme, contre environ un sur quatre à Plan-les-Ouates Nord et un sur cinq dans les autres zones. Le deuxième pic, qui se situe vers des montants compris entre 5 et 6 francs, est prépondérant surtout chez les habitants de Plan-les-Ouates Nord (17.9%) et de Bardonnex (17.5%).

**Tableau 66 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus, selon la zone d'habitation – Résultats synthétiques (en % des interrogés)**

	Grand-Lancy Sud		Plan-les-Ouates Nord		Plan-les-Ouates Sud		Troinex		Bardonnex	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Pas de surtaxe	1	7.7	1	2.6	3	7.3	5	8.5	2	3.5
De 0.10 frs à 2.95 frs	6	46.2	21	53.8	20	48.8	31	52.5	29	50.9
De 3.00 frs à 5.95 frs	3	23.1	12	30.8	10	24.4	14	23.7	16	28.1
De 6.00 frs à 9.95 frs	2	15.4	1	2.6	1	2.4	1	1.7	3	5.3
Ne sait pas	1	7.7	4	10.3	7	17.1	8	13.6	7	12.3
Total	13	100.0	39	100.0	41	100.0	59	100.0	57	100.0

**Tableau 67 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus, selon la zone d'habitation – Résultats détaillés (en % des interrogés)**

	Grand-Lancy Sud		Plan-les-Ouates Nord		Plan-les-Ouates Sud		Troinex		Bardonnex	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Pas de surtaxe	1	7.7	1	2.6	3	7.3	5	8.5	2	3.5
De 0.10 frs à 0.95 frs	1	7.7	5	12.8	5	12.2	3	5.1	8	14.0
De 1.00 frs à 1.95 frs	3	23.1	6	15.4	6	14.6	10	16.9	10	17.5
De 2.00 frs à 2.95 frs	2	15.4	10	25.6	9	22.0	18	30.5	11	19.3
De 3.00 frs à 3.95 frs	1	7.7	3	7.7	3	7.3	6	10.2	3	5.3
De 4.00 frs à 4.95 frs	0	0.0	2	5.1	1	2.4	1	1.7	3	5.3
De 5.00 frs à 5.95 frs	2	15.4	7	17.9	6	14.6	7	11.9	10	17.5
De 6.00 frs à 6.95 frs	0	0.0	1	2.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0
De 7.00 frs à 7.95 frs	1	7.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
De 8.00 frs à 8.95 frs	1	7.7	0	0.0	1	2.4	1	1.7	1	1.8
De 9.00 frs à 9.95 frs	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	3.5
Ne sait pas	1	7.7	4	10.3	7	17.1	8	13.6	7	12.3
Total	13	100.0	39	100.0	41	100.0	59	100.0	57	100.0

Quelle que soit la classe d'âge des interrogés, la fourchette de prix de la surtaxe 0.10 frs.-2.95 frs. est la plus fréquemment citée, par environ la moitié des utilisateurs potentiels du Proxibus. Les surtaxes supérieures à 3 francs représentent environ un tiers des personnes jugeant l'introduction d'un service de Proxibus utile, excepté pour la classe des 55 ans et plus, où elles ne représentent que 26% des répondants.

**Tableau 68 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus, selon l'âge des interrogés (en % des interrogés)**

	15-34 ans		35-54 ans		55 ans et plus	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Pas de surtaxe	3	4.8	2	2.4	3	6
De 0.10frs à 2.95frs	30	47.6	44	53	28	56
De 3.00frs à 5.95frs	18	28.5	26	31.3	9	18
De 6.00frs à 9.95frs	4	6.3	1	1.2	4	8
Ne sait pas	8	12.8	10	12	6	12
Total	63	100	83	100	50	100

Enfin, on n'observe pas de grande différence entre les hommes et les femmes en ce qui concerne la surtaxe maximum qu'ils seraient disposés à payer. Les hommes sont tout de même un peu plus nombreux que les femmes à citer une surtaxe inférieure à 3 francs et les femmes plus nombreuses à citer une surtaxe supérieure à 3 francs.

**Tableau 69 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus, selon le sexe des interrogés (en % des interrogés)**

	Femmes		Hommes	
	Nb	%	Nb	%
Pas de surtaxe	4	3.2	4	4.3
De 0.10 frs à 2.95 frs	46	45.1	56	59.6
De 3.00 frs à 5.95 frs	29	28.4	24	25.5
De 6.00 frs à 9.95 frs	6	5.9	3	3.2
Ne sait pas	17	16.7	7	7.4
Total	102	100	94	100

Parmi les personnes estimant le service Proxibus utile, la surtaxe inférieure à 3 francs gagne du terrain avec l'âge. Les potentiels détenteurs d'un abonnement Azur sont 46.2% à se prononcer en faveur de cette faible surtaxe, contre 51.3% des potentiels détenteurs d'un abonnement Orange et 61.5% des potentiels détenteurs d'un abonnement Vermeil. Inversement, la surtaxe supérieure à 3 francs est d'autant moins acceptée que les abonnés potentiels sont âgés. En effet, si près d'un sur deux des potentiels détenteurs d'un abonnement Azur y sont favorables, seulement un sur quatre des potentiels détenteurs d'un abonnement Orange et un sur six des potentiels détenteurs d'un abonnement Vermeil seraient d'accord de payer plus de 3 francs pour un tel service. Quel que soit le type d'abonnement considéré, les personnes interrogées ne sont quasiment pas disposées à payer de surtaxe au-delà de 6 francs.

**Tableau 70 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus, selon les groupes d'âge correspondant aux abonnements TPG – Résultats synthétiques** (en % des interrogés trouvant le service Proxibus utile)

	Azur		Orange		Vermeil	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Pas de surtaxe	0	0.0	5	6.4	0	0.0
De 0.10 frs à 2.95 frs	6	46.2	40	51.3	8	61.5
De 3.00 frs à 5.95 frs	6	46.2	21	26.9	2	15.4
De 6.00 frs à 9.95 frs	0	0.0	1	1.3	1	7.7
Ne sait pas	1	7.7	11	14.1	2	15.4
Total	13	100.0	78	100.0	13	100.0

Une analyse plus fine permet de constater que le plus grand nombre d'abonnés potentiels à l'abonnement Orange, et dans une moindre mesure à l'abonnement Vermeil, est d'accord de payer une surtaxe dont la valeur se situerait grosso modo autour de 3 francs, voire autour de 5 francs. Les jeunes potentiellement bénéficiaires d'un abonnement Azur ne montrent aucune préférence.

**Tableau 71 Surtaxe maximum que les interrogés sont disposés à payer par déplacement en Proxibus, selon les groupes d'âge correspondant aux abonnements TPG – Résultats détaillés** (en % des interrogés trouvant le service Proxibus utile)

	Azur		Orange		Vermeil	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Pas de surtaxe	0	0.0	5	6.4	0	0.0
De 0.10 frs à 0.95 frs	2	15.4	7	9.0	2	15.4
De 1.00 frs à 1.95 frs	2	15.4	13	16.7	2	15.4
De 2.00 frs à 2.95 frs	2	15.4	20	25.6	4	30.8
De 3.00 frs à 3.95 frs	2	15.4	6	7.7	0	0.0
De 4.00 frs à 4.95 frs	2	15.4	2	2.6	0	0.0
De 5.00 frs à 5.95 frs	2	15.4	13	16.7	2	15.4
De 6.00 frs à 6.95 frs	0	0.0	0	0.0	1	7.7
De 7.00 frs à 7.95 frs	0	0.0	0	0.0	0	0.0
De 8.00 frs à 8.95 frs	0	0.0	1	1.3	0	0.0
De 9.00 frs à 9.95 frs	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Ne sait pas	1	7.7	11	14.1	2	15.4
Total	13	100.0	78	100.0	13	100.0

## 7 Synthèse de l'étude et conclusions générales

En guise de synthèse, nous allons établir le bilan de cette étude au regard des trois objectifs qui lui ont été assignés et que nous avons présentés en introduction.

### 7.1 Utilisation des TPG par les habitants de Genève Sud

Le premier objectif de ce travail consistait à analyser l'utilisation des TPG dans le périmètre de Genève Sud. Nous allons donc présenter ici les réponses qui ont pu être données quant au degré et à l'intensité d'utilisation des TPG dans le périmètre d'étude, aux motifs de déplacement pour lesquels on utilise les TPG, à l'identité de leurs utilisateurs et non-utilisateurs, ainsi qu'aux destinations des déplacements des habitants du périmètre.

#### 7.1.1 Part modale et fréquentation des TPG

Au terme de cette analyse, nous pouvons donc constater que les TPG sont surtout utilisés pour les déplacements de formation des personnes de 15 ans et plus (61.3% de part modale), ainsi que pour le motif achats « plaisir » (41.2%).

La voiture est le moyen de transport globalement prédominant pour ce périmètre, surtout pour le motif loisirs (61.7%), suivi d'assez loin par les motifs travail (48.9%) et achats « plaisir » (40.7%). La prépondérance de la voiture pour les déplacements de loisirs peut s'expliquer dans une large mesure par l'éclatement des destinations, dont beaucoup se situent dans des zones non-desservies par les TPG, ainsi qu'un éclatement temporel de la demande, surtout le soir et le week-end, à des moments où la couverture TPG est moins bonne avec des fréquences nettement plus faibles. La nature grégaire des activités de loisirs joue également un rôle dans la prépondérance de la voiture, comme nous avons pu le constater notamment lors de la comparaison des ménages avec et sans enfants. Les interrogés se déplaçant en voiture mais en tant que passagers ne sont en nombre significatif que pour les enfants de moins de 15 ans pour le motif formation (10.7%). Ces passagers sont par ailleurs un peu plus nombreux pour le motif loisirs (4.2%) que pour d'autres motifs, ce qui tient essentiellement à la nature grégaire des activités de loisirs.

Les deux-roues motorisés sont surtout utilisés pour le motif travail (14.4%), et dans une moindre mesure pour les déplacements de formation des adolescents et adultes âgés de 15 ans et plus (6.3%), qui sont aussi les usagers prépondérants de ce moyen de transport pour le motif loisirs.

Les modes mixtes sont globalement très peu utilisés. Le mode mixte voiture-TPG est surtout utilisé pour les achats « plaisir » (5.9%), essentiellement par des femmes. Cette stratégie combine un accès rapide au centre-ville en voiture avec parking à proximité immédiate du périmètre d'achats « plaisir », couplé avec des déplacements en TPG au sein de ce périmètre restreint. Le mode mixte vélo-TPG est surtout utilisé par les adolescents et les jeunes adultes pour les déplacements liés à la formation (5.7%).

Quant aux moyens de transport doux, le vélo est surtout utilisé pour le motif formation, que ce soit par les adolescents et jeunes adultes (9.9%) ou par les enfants (6.8%). La marche est quant à elle utilisée de manière massive par les enfants de moins de 15 ans pour aller à l'école (56.9%). Elle apparaît encore, mais de manière beaucoup moins marquée, lors des déplacements liés au travail et à la formation des adolescents et jeunes adultes.

Si l'on regarde la part modale des différents moyens de transport pour chaque motif, nous remarquons que pour la formation des adolescents et adultes ainsi que pour les achats « plaisir » les TPG viennent en première position. Ceci est notamment dû au fait que la plupart des destinations pour ces deux motifs se trouvent concentrées au centre-ville dans le secteur Cité Rive Gauche ou à Carouge, zones très bien

desservies par les transports publics. Néanmoins, si pour le motif formation les TPG règnent indiscutablement, pour le motif achats « plaisir » ils sont concurrencés de très près par la voiture.

Pour les loisirs, ainsi que pour le travail, c'est la voiture qui obtient largement la première place, avec plus d'un usager sur deux, alors que les TPG ne sont utilisés que par un usager sur cinq.

Pour la formation, une grande différence d'usages apparaît entre les enfants de moins de 15 ans, pour qui la marche prime avant tout autre moyen de transport, puisque les distances à parcourir sont bien plus courtes que pour les autres motifs, et les adolescents et adultes de 15 ans ou plus, pour qui ce sont les TPG qui priment largement.

**Tableau 72 Moyen de transport habituel, selon le motif de déplacement** (en % des personnes se déplaçant pour chaque motif)

Moyens de transport	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats « plaisir »	Loisirs
Voiture conducteur	48.9	6.4	-	40.7	61.7
Voiture passager	0.1	0.9	10.7	0.7	4.2
Moto scooter	14.4	6.3	2	4.9	5.4
TPG	19.5	61.3	19.9	41.2	18.2
Mixte voiture-TPG	2.2	1.5	1.3	5.9	1.5
Mixte vélo-TPG	0.4	5.7	1.3	0.5	0.2
Vélo	3.4	9.9	6.8	1.2	3.5
Marche	9.8	8.1	56.9	3.7	3.9

Le découpage fin du périmètre en dix zones que nous avons effectué permet de mieux cerner les différences de comportements non seulement entre les communes mais à l'intérieur même des communes. Cette analyse fine s'avère payante, car il existe effectivement de fortes divergences au sein même de chaque commune, surtout des communes qui présentent une grande diversité de densité du bâti, d'une part, de population, d'autre part.

Ainsi, nous pouvons remarquer qu'au sein de zones denses et relativement proches de la ville, qui bénéficient d'une très bonne desserte TPG avec des lignes urbaines à fortes fréquences, comme Carouge Centre et Grand-Lancy Nord, la part modale des TPG est assez élevée, dépassant les 20% et atteignant même plus de 50% pour les achats « plaisir ».

Plan-les-Ouates Nord, qui bénéficie également de relativement bonnes connexions TPG avec le centre-ville, notamment par la relative proximité du pôle TPG du Bachet, présente un taux d'utilisation des transports publics également assez important pour les motifs travail et achats « plaisir », mais moindre pour le motif loisirs.

Carouge Sud, Grand-Lancy Sud, Plan-les-Ouates Sud, Veyrier Est et Ouest, Bardonnex et Troinex présentent une structure du bâti différente, comprenant une part plus importante de zones villas, et comprennent des zones relativement éloignées de la desserte TPG, ce qui expliquerait la part modale plus faible de ce moyen de transport, tous motifs confondus. Nous pouvons remarquer néanmoins que, pour le motif achats « plaisir », Veyrier Est présente un taux d'utilisation plus élevé (35.6%), dû sans doute à la connexion à fortes fréquences établie en direction du centre-ville par la ligne 8.

Grand-Lancy Sud est une zone où la part modale est systématiquement très faible, et cela pour tous les motifs, ne dépassant à peine les 20% que pour le motif formation. Grand-Lancy Nord, au contraire, est une zone où les TPG récoltent plutôt de bons scores, quel que soit le motif de déplacement.

La part modale la plus faible pour le motif travail se trouve à Plan-les-Ouates Sud, pour les achats « plaisir » à Grand-Lancy Sud et pour les loisirs à Plan-les-Ouates Sud et Troinex, alors que la part modale la plus forte se trouve à Plan-les-Ouates Nord pour le motif travail et à Carouge Centre pour les motifs achats « plaisir » et loisirs.

**Tableau 73 Part modale des TPG par zones d'habitation, selon le motif de déplacement (en %)**

Zones	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)*	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Carouge Centre	23.1	#	7.1	62.7	25.5
Carouge Sud	18.6	#	6.7	39.6	19.8
Gd-Lancy Nord	25.8	#	30.3	52.9	21.5
Gd-Lancy Sud	16.7	#	22.2	13.8	13.8
Plan-les-Quates Nord	28.3	#	13.2	30	14
Plan-les-Quates Sud	6.6	#	28	25	8
Troinex	8.9	#	14.3	22	8
Vevrier Est	8.2	#	16.1	35.6	14.9
Vevrier Ouest	13.3	#	30.3	26	18
Bardonnex	11.6	#	29.6	28.2	11.7

\*L'analyse croisée pour ce motif n'a pu être effectuée, faute d'effectifs.

Les activités pratiquées régulièrement, comme la formation pour les adolescents et jeunes adultes, ou encore l'école pour les enfants de moins de 15 ans, et dans une moindre mesure le travail, suscitent de forts taux d'usage des TPG à fréquences très régulières, soit journalières, soit plusieurs fois dans la semaine. Les achats « plaisir » suscitent un usage plutôt hebdomadaire, qu'il soit unique ou répété, ou alors un usage sporadique plusieurs fois par mois. Les activités de loisirs, pratiquées moins fréquemment, occasionnent en conséquence un usage encore plus disséminé au fil des mois.

Nous pouvons encore remarquer que le motif pour lequel on trouve la plus grande part de personnes n'ayant jamais recours aux TPG est le motif formation des enfants de moins de 15 ans, ce qui s'explique par le fait que les courtes distances à parcourir font qu'il n'y a jamais besoin d'y avoir recours. Viennent ensuite les motifs travail et loisirs, pour lesquels les contraintes temporelles jouent sans doute un rôle important motivant ce fort taux de personnes qui n'utilisent jamais les TPG. Les achats « plaisir » et la formation des adolescents et adultes restent les motifs pour lesquels le taux de personnes qui n'utilisent jamais les TPG est le plus bas.

**Tableau 74 Fréquence d'utilisation des TPG, selon le motif de déplacement (en % des personnes se déplaçant pour chaque motif)**

Fréquence	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Tous les jours	20	56.9	20.1	5	2.2
2-4 fois par semaine	3	18.1	3.8	17	9.5
1 fois par semaine	2	2.4	0.4	11	5.6
2-3 fois par mois	5	-	0.5	13	6.9
1 fois par mois	3	0.5	2.5	10	5.9
Moins souvent	13	1.9	1.1	11	12.4
Jamais	53	20.1	71.5	30	54.2
Irrégulier	1	-	0.2	3	3.2

Le rôle d'appoint des TPG pour le motif travail est marginal, sauf pour les usagers des deux-roues, motorisés ou non, qui y ont recours un peu plus souvent.

Pour le motif formation, ce rôle reste tout à fait marginal, qu'il s'agisse des enfants de moins de 15 ans ou des adolescents et adultes de 15 et plus. Cela peut s'expliquer par les courtes distances à parcourir dans la plupart des cas. Par ailleurs, les usagers habituels des TPG pour ce motif sont très fidèles à ce moyen de transport, car il s'agit dans leur grande majorité de captifs n'ayant pas de véhicule à disposition.

En ce qui concerne le motif achats « plaisir », le rôle d'appoint des TPG reste marginal pour les automobilistes, mais se révèle plus important pour les usagers de la moto ou du scooter et les marcheurs, qui y ont parfois recours.

En ce qui concerne le motif loisirs, ce rôle reste globalement faible, mais il est relativement important pour les usagers du vélo, et, dans une moindre mesure, pour les personnes qui utilisent la voiture en tant que passagers.

### 7.1.2 Les destinations des déplacements

Le périmètre lui-même et le secteur Cité Rive Gauche représentent à eux seuls les trois-quarts des destinations pour les motifs travail, formation et achats « plaisir ». Pour le motif loisirs, les destinations sont moins polarisées, ces deux pôles récoltant un peu plus de la moitié des destinations. Le centre-ville constitue le principal pôle d'attraction à l'extérieur du périmètre. Le secteur Cité Rive Gauche attire surtout des personnes qui se déplacent pour les motifs achats « plaisir » (57.5%) et travail (37.5%), alors que le périmètre d'étude accueille surtout les personnes en formation. Néanmoins les déplacements pour le travail, les loisirs et les achats « plaisir » restent forts puisque chacun de ces motifs est à l'origine d'un quart des déplacements au sein même du périmètre.

A l'intérieur du périmètre, c'est tout d'abord Carouge, et dans une moindre mesure Grand-Lancy et Plan-les-Ouates, qui constituent les principaux pôles d'attraction, tous motifs confondus. Plan-les-Ouates devance Grand-Lancy pour les motifs formation des enfants de moins de 15 ans ainsi que loisirs. Veyrier présente sensiblement les mêmes taux relativement élevés pour ces deux motifs, alors que pour les motifs travail et achats « plaisir » ces taux sont négligeables. Bardonnex et Troinex sont des communes très peu autonomes, qui nécessitent des déplacements à l'extérieur pour effectuer des activités. En effet, ces deux communes ne constituent pas des pôles d'attraction, quel que soit le motif de déplacement analysé.

La rive droite n'est que très faiblement citée, quel que soit le motif de déplacement, n'atteignant jamais les 3.5%.

L'agglomération Nord est surtout citée comme destination pour les motifs travail (7%) et formation des adolescents et jeunes adultes (5.1%). Le secteur Meyrin-Aéroport est quant à lui mentionné avant tout pour les motifs travail (6.6%) et loisirs (5.2%). Balexert constitue un pôle d'attraction relativement important pour le motif achats (7.7%). Nous voyons donc, lorsque nous additionnons tous les motifs, que les déplacements vers le nord du périmètre représentent une part non négligeable des tous les déplacements.

Les agglomérations Sud et Est sont surtout mentionnées comme destinations pour le motif formation des adolescents et jeunes adultes, et dans une moindre mesure pour le motif travail.

La France, toutes destinations confondues, arrive en troisième position pour le motif loisirs (9.4%), en quatrième position pour le motif achats « plaisir » (3.3%), en cinquième position pour le motif formation des enfants de moins de 15 ans (2.6%), en septième position pour le motif formation des adolescents et jeunes adultes (3.7%), et seulement en dixième position pour le motif travail (1.1%).

**Tableau 75 Destinations des déplacements selon le motif de déplacement** (en % des personnes se déplaçant pour chaque motif)

	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
<b>Genève-Sud</b>	26.3	42.3	79.4	23.9	26.9
Bardonnex	0.9	-	2.4	0.4	1.2
Carouge	12	24.3	27.4	6.1	5.5
Carouge Pinchat	#	#	#	#	2.1
La Praille-Tours de Carouge	#	#	#	11.4	4
La Praille centre commercial	#	#	#	1.6	#
Grand-Lancy	5.5	9	12	1.2	2.3
Plan-les-Ouates	4.6	8.1	19.8	1.4	5.6
Troinex	0.8	-	2.6	0.8	0.7
Veyrier	2.7	0.9	16.6	0.3	5.2
<b>Cité Rive Gauche</b>	37.5	24.4	4.8	57.5	23
<b>Cité Rive Droite</b>	3.4	2.5	0.2	1.1	2.4
<b>Agglomération Nord</b>	7	5.1	0.9	2.2	3.9
<b>Agglomération Sud</b>	4.3	43.1	4.2	1.1	1.2
<b>Agglomération Est</b>	3.3	14.5	2.9	0.3	1.6
<b>Campagne Lac</b>	1.9	0.5	1	-	0.8
<b>Champagne</b>	0.8	4.7	1.1	0.6	1.5
<b>Mandement</b>	1.1	-	-	-	0.2
<b>Meyrin-Aéroport</b>	6.6	0.9	-	0.6	5.2
<b>Terre Sainte GE + Céligny</b>	2	0.5	-	-	0.4
<b>Balexert</b>	#	#	#	7.7	#
<b>Carrefour</b>				0.6	#
<b>Annemasse</b>	-	-	-	0.6	1.3
<b>Archamps</b>	-	-	0.2	0.3	1.2
<b>Etrembières</b>				0.2	#
<b>Thoiry</b>				0.1	#
<b>Saint-Julien</b>	-	3.7	2.1	0.1	1.6
<b>Autres France</b>	1.1	-	0.3	2	5.3

# Ce code n'est pas valable pour ce motif.

Les TPG sont surtout utilisés en direction du centre-ville, tous motifs confondus, et dans une moindre mesure en direction de Carouge, pour les achats « plaisir » et les loisirs essentiellement. La voiture reste très utilisée quelle que soit la destination, et joue un rôle prépondérant pour desservir les destinations périphériques de l'agglomération et pour se rendre dans les centres commerciaux à l'extérieur du centre-ville lors des achats « plaisir ». La marche et le vélo, quoique largement minoritaires, sont tout de même assez pratiqués au sein du périmètre, surtout lorsque de relativement courtes distances et une configuration plutôt dense du bâti favorisent ces modes de déplacement doux, comme c'est le cas dans les communes de Carouge, Lancy et Plan-les-Ouates. Les deux-roues motorisés gagnent en importance lorsqu'il s'agit de déplacements vers l'extérieur du périmètre, tant vers la périphérie que vers le centre-ville, au départ de communes à densité moindre et plus éloignées du centre-ville, comme Veyrier, Troinex et Bardonnex.

### 7.1.3 Les utilisateurs des TPG

Tous motifs confondus, les hommes utilisent moins les TPG que les femmes, alors qu'ils utilisent plus la voiture et beaucoup plus les deux roues motorisés. Les femmes ont plus recours que les hommes au mode mixte voiture-TPG, surtout pour les achats, et elles sont bien plus souvent passagères d'une voiture, surtout pour les loisirs. Les hommes marquent une préférence pour le vélo plus forte que les femmes, quel que soit le motif de déplacement. Pour la marche il n'y a pas de différence significative entre les deux sexes, quel que soit le motif de déplacement.

**Tableau 76 Part modale des TPG selon le sexe des usagers, par motif de déplacement** (en %)

Sexe	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
hommes	30.2	38.8	#	37.4	32
femmes	69.8	61.2	#	62.6	68

# L'analyse croisée pour ce motif n'a pu être effectuée, faute d'effectifs.

Les jeunes entre 15 et 24 ans sont les principaux utilisateurs des TPG pour les motifs formation et achats « plaisir ». Ils représentent également une proportion importante d'usagers des TPG pour le motif travail. Les personnes âgées de plus de 65 ans sont la deuxième catégorie d'usagers TPG pour les achats « plaisir » et dans une moindre mesure les loisirs. Les personnes qui ont entre 35 et 44 ans sont celles qui utilisent le moins les TPG, tous motifs confondus, mais cette différence est spécialement marquée pour le motif travail. Entre 45 et 54 ans, une personne sur quatre utilise les TPG pour se rendre au travail et une personne sur six utilise les TPG pour se rendre sur son lieu habituel de loisirs. Entre 55 et 64 ans, si autant de personnes utilisent toujours les TPG pour le motif travail, elles sont moins à l'utiliser pour le motif loisirs.

**Tableau 77 Part modale des TPG selon l'âge des usagers, par motif de déplacement (en %)**

Age	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
15-24 ans	24	#	#	60	40.6
25-34 ans	24.3	#	#	31.8	13.6
35-44 ans	7.1	#	#	32.4	8
45-54 ans	25.7	#	#	32.5	14.3
55-64 ans	27.7	#	#	39	9.2
+ 65 ans	14.3	#	#	59.1	31.5

# L'analyse croisée pour ce motif n'a pu être effectuée, soit par faute d'effectifs, soit par absence de données directes.

Les non-actifs utilisent presque deux fois plus les TPG pour le motif achats « plaisir » et plus de trois fois plus pour le motif loisirs. Globalement, les actifs utilisent relativement peu les TPG, mais de grandes différences sont à relever selon les motifs de déplacement. Ainsi, ils ne sont qu'un sur dix à y recourir pour le motif loisirs, alors qu'ils sont un sur cinq pour le motif travail et environ un sur trois pour le motif achats « plaisir ».

**Tableau 78 Part modale des TPG des actifs et des non-actifs, par motif de déplacement (en %)**

	Travail	Achats «plaisir»	Loisirs
Actifs	19.5	31.8	9.8
Non-actifs	#	54.6	30.1

# L'analyse croisée pour ce motif est impossible.

La disponibilité d'un véhicule a une très forte influence sur l'utilisation des TPG, et ce pour tous les motifs analysés. En effet, les personnes disposant d'un véhicule motorisé ont beaucoup moins recours aux TPG que les personnes captives, tous motifs confondus. Dans le détail, les interrogés ayant un véhicule à disposition ne sont qu'un sur dix à utiliser les TPG pour le motif loisirs et un sur six pour le motif travail. Ils sont un peu plus représentés pour les motifs achats « plaisir » (un sur trois) et formation (un sur quatre), ce qui s'explique par le fait que pour ces motifs le service TPG est assez concurrentiel, puisque la plupart de ces destinations se trouvent surtout au centre-ville. Plus des trois quarts des personnes captives utilisent les TPG pour les motifs travail, formation et achats « plaisir ». Mais elles ne sont plus que deux personnes sur trois à y avoir recours pour le motif loisirs.

**Tableau 79 Part modale des TPG selon la disponibilité d'un véhicule motorisé, par motif de déplacement (en %)**

	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Véhicule à disposition	16.7	24.5	#	32.3	9.3
Pas de véhicule à disposition	75	75.5	#	89.2	66.2

# L'analyse croisée pour ce motif n'a pu être effectuée, par absence de données directes.

Le facteur revenu exerce un certain effet sur le choix modal, mais il influence uniquement et très fortement les usages des interrogés issus de ménages à faible revenu, inférieur à 4'000 CHF. En effet, ceux-ci utilisent beaucoup plus les TPG et beaucoup moins la voiture ou les deux-roues motorisés, tous motifs confondus. L'analyse en détail par motif montre que leur taux d'utilisation des TPG est quasiment trois fois plus élevé pour le travail, deux fois plus pour la formation et les achats « plaisir », et quatre fois plus pour les loisirs. Cela est dû principalement au fait que ces ménages ne disposent pas autant d'un véhicule que les ménages à revenu plus élevé. En effet, les ménages de cette catégorie de revenus ne sont que 63.3% à posséder un

véhicule, alors que ceux de toutes les autres catégories de revenus ont des taux de disponibilité d'un véhicule oscillant entre 91% et 98.5%.

**Tableau 80 Part modale des selon le revenu des ménages, par motif de déplacement (en %)**

	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Revenus faibles	41.2	#	14.3	64.3	44.2
Revenus moyens	15.7	#	6.7	33.2	7.6
Revenus supérieurs	10.5	#	15.8	32.2	7.7

# L'analyse croisée pour ce motif n'a pu être effectuée, faute d'effectifs.

Enfin, la présence d'enfants dans le ménage influence fortement le choix du moyen de transport pour le motif loisirs. Les familles avec enfants utilisent bien plus la voiture (71.3%) que les TPG (13.8%), alors que les familles sans enfants utilisent moins la voiture (57.7%) et un peu plus les TPG (20.1%), ainsi que le mode mixte voiture-TPG.

## 7.2 Attractivité des TPG pour les habitants de Genève Sud

Le second objectif de ce travail consistait à évaluer l'attractivité des TPG pour les habitants de Genève Sud. Nous présentons donc ici les résultats de l'évaluation de l'offre TPG par les habitants du périmètre d'étude pour les différents motifs de déplacement étudiés, les motifs de non-utilisation des TPG invoqués par les usagers habituels d'autres moyens de transport, ainsi que les destinations vers lesquelles les interrogés souhaitent un renforcement de l'offre TPG.

### 7.2.1 Evaluation de la qualité de l'offre TPG

Nous pouvons constater que globalement, toutes zones confondues, les motifs travail et loisirs obtiennent des notes presque toujours insuffisantes, alors que les motifs achats « plaisir » et formation pour les adolescents et jeunes adultes obtiennent quasiment toujours des notes supérieures à la moyenne, à part pour Troinex et Bardonnex. Cela est surtout dû au fait que les destinations pour les deux premiers motifs sont plus diffuses que pour les deux derniers motifs, qui se trouvent quant à elles concentrées à Carouge et au centre-ville, dans des zones très bien desservies par les TPG. L'offre TPG obtient, par ailleurs, d'assez mauvais scores en ce qui concerne le motif formation des enfants de moins de 15 ans, à part pour Grand-Lancy Nord et Veyrier Est, et dans une moindre mesure Veyrier Ouest (tout juste la moyenne).

Carouge Centre et Grand-Lancy Nord, avec leurs très bons scores pour quasiment tous les motifs, haussent la moyenne pour tout le périmètre. Nous attirons l'attention sur ce phénomène clé, qui comme nous l'avons spécifié dès le départ est l'un des principaux facteurs introduisant des écarts avec les résultats d'autres études sur la région, notamment l'étude Genève Sud en cours. En effet, dans ces deux secteurs à forte densité de population, dont le tissu est fortement urbanisé, et dont la desserte TPG est bien plus riche qu'ailleurs dans la région, les comportements de mobilité, et par conséquent les jugements sur l'offre des transports publics, sont très différents de ceux des autres huit secteurs qui se trouvent au sud de la route de Saint-Julien et forment le périmètre de Genève Sud proprement dit. Si ces deux secteurs très denses ne faisaient pas partie du périmètre d'étude, l'appréciation des TPG serait fortement revue à la baisse, car dans leur majorité les huit autres zones attribuent plutôt des notes insuffisantes au service TPG.

Nous voyons que même au sein de communes plutôt denses où la desserte TPG est considérée comme bonne, il existe des secteurs plus éloignés des axes où circulent les transports publics, comme Plan-les-Quates Sud ou Veyrier Ouest, et dans une moindre mesure Carouge Sud et Grand-Lancy Sud, où l'offre TPG est assez mal notée, surtout pour les motifs travail et loisirs.

Troinex et Bardonnex, communes très peu denses qui ne sont que peu desservies par des lignes de campagne, donnent sans surprises les plus mauvaises notes en ce qui concerne l'appréciation des transports en commun. En effet, pour tous les motifs, l'offre TPG est considérée insatisfaisante, même si elle est jugée un peu moins sévèrement pour les motifs achats « plaisir » et formation des adolescents et des jeunes adultes.

**Tableau 81 Jugement sur la qualité de l'offre TPG - Notes moyennes selon la zone d'habitation et le motif de déplacement - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Moyenne globale pondérée	3.7	4.5	4	4.5	3.9
Carouge Centre	4.4	5	3.7	4.7	4.1
Carouge Sud	3.6	4.3	3.5	4.5	4
Gd-Lancy Nord	4	4.3	4.6	4.7	4.2
Gd-Lancy Sud	3.7	5	3.8	4.4	4
Plan-les-Ouates Nord	3.5	4.5	3.5	4.4	3.7
Plan-les-Ouates Sud	3	4.7	3.3	3.9	3.3
Troinex	2.9	3.8	2.8	3.5	3.1
Veyrier Est	3.6	4.2	5.5	4.7	4.1
Veyrier Ouest	3.5	4.9	4	4.2	3.6
Bardonnex	3.2	3.7	3.3	3.9	3.2

Si l'on s'intéresse à l'appréciation de l'offre TPG en fonction des destinations déclarées par les répondants, nous pouvons constater que la destination Cité Rive Gauche obtient systématiquement les meilleures notes, quel que soit le motif de déplacement. Néanmoins des différences d'appréciation existent entre, d'une part, les motifs achats « plaisir » et formation des adolescents et des jeunes adultes, très bien notés, et d'autre part, les motifs travail et loisirs, qui sont plutôt proches de la moyenne.

Les destinations dans le périmètre obtiennent quant à elles des notes assez moyennes, voire plutôt insuffisantes pour les motifs achats et loisirs.

L'agglomération Nord et le secteur Meyrin-Aéroport, ainsi que Balexert, obtiennent des notes globalement insuffisantes en ce qui concerne l'offre TPG. Les agglomérations Sud et Est, ainsi que les secteurs Champagne et Mandement, récoltent des notes mitigées, mais toujours insuffisantes pour les motifs travail et loisirs. La France ne récolte que des jugements plutôt négatifs, à l'exception de la desserte de Saint-Julien, considérée comme satisfaisante.

**Tableau 82 Jugement sur la qualité de l'offre TPG - Notes moyennes selon le lieu de destination et le motif de déplacement - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Genève-Sud	4.1	4.6	4.1	3.8	3.9
Bardonnex	3.0*	-	1.8*	2.0*	2.6
Carouge	4.2	4.8	4.3	3.9	4.2
La Praille-Tours de Carouge	#	#	#	-	#
La Praille centre commercial	#	#	#	4.5*	#
Grand-Lancy	4.1*	4.3*	4.6*	3.9*	3.6
Plan-les-Ouates	3.7	4.5*	3.5	3.5*	4
Troinex	4.0*	-	2.4*	-	3
Veyrier	4.1*	3.0*	4.6	3.0*	3.4
Cité Rive Gauche	4.2	4.8	3.3*	4.9	4.5
Cité Rive Droite	3.2*	5.0*	-	3.6*	5.2*
Agglomération Nord	3	4.8*	1.0*	4.7*	4
Agglomération Sud	3.7	4.0*	3.6*	4.1*	3.4*
Agglomération Est	3.2*	4.5*	5.0*	3.0*	3.5*
Campagne Lac	3.1*	-	4.0*	-	2.7*
Champagne	1.7*	5.0*	3.5*	5.4*	2.9*
Mandement	2.6*	-	-	-	-
Meyrin-Aéroport	2.7	2.0*	-	2.0*	3.6
Terre Sainte GE + Céligny	2.1*	-	-	-	3.0*
Balexert	#	#	#	3.3	#
Carrefour	#	#	#	3.4*	#
Annemasse	-	-	-	3.3*	2
Archamps	-	-	-	5.0*	2.6*
Etrembières	#	#	#	1.5*	#
Thoiry	#	#	#	5.0*	#
Saint-Julien	-	3.0*	4.0*	3.0*	4.2*
Autres France	1.0*	-	-	2.3*	2.2

\* Moyenne non significative (< 20 individus).

# Ce code n'est pas valable pour ce motif.

Les automobilistes évaluent assez sévèrement l'offre TPG, à laquelle ils attribuent toujours des notes insuffisantes, quel que soit le motif de déplacement. Les usagers des TPG et des modes mixtes donnent, au contraire, des jugements très positifs de l'offre TPG pour tous les motifs. Les personnes qui pratiquent le deux-roues motorisé jugent les TPG assez négativement pour tous les motifs sauf les achats. Il y a ici un effet de connaissance de l'offre lié au fait que ces usagers sont également des usagers occasionnels des TPG, car comme nous l'avons vu précédemment, les TPG jouent un rôle d'appoint important pour les usagers de la moto ou du scooter, surtout à destination du centre-ville. Les adeptes des transports doux émettent des jugements intermédiaires. Ainsi, les usagers du vélo jugent négativement l'offre TPG pour les motifs travail et formation des enfants de moins de 15 ans, alors que les marcheurs jugent l'offre TPG insuffisante pour les motifs achats « plaisir » et loisirs.

Pour le motif travail, tous les usagers des moyens de transport individuels, motorisés ou non, jugent l'offre TPG insuffisante, sauf les personnes qui pratiquent la marche. Pour le motif formation des enfants de moins de 15 ans, des jugements fortement défavorables sont émis par les usagers des deux-roues, motorisés ou non, et par ceux qui se rendent à l'école en voiture en tant que passagers, alors que les utilisateurs des TPG et les adeptes des modes mixtes et de la marche ont des jugements plutôt positifs de l'offre TPG. Pour le motif achats « plaisir », les TPG sont en général très bien notés, sauf par les automobilistes et les marcheurs. Pour le motif loisirs, ce sont les utilisateurs de moyens de transport individuels motorisés (TIM) et les marcheurs qui jugent négativement l'offre TPG.

**Tableau 83 Jugement sur la qualité de l'offre TPG - Notes moyennes selon le motif de déplacement et le moyen de transport habituellement utilisé pour chaque motif - Notes de 1 (très mauvais) à 6 (excellent)**

	Travail	Formation (personnes de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats «plaisir»	Loisirs
Voiture conducteur	3.3	#	#	3.8	3.4
Voiture passager	-	#	2.8	4.5	4.2
Moto, Scooter	3.4	#	2.4	4.7	3.8
TPG	4.6	#	4.8	5	4.8
Mixte voiture-TPG	3.7	#	4	4.5	5.1
Mixte vélo-TPG	-	#	4.5	5.8	5.5
Vélo	3.7	#	3.3	5.3	4.3
Marche	4.4	#	4	3.8	3.9

# L'analyse croisée pour ce motif n'a pu être effectuée, faute d'effectifs.

Les interrogés issus de ménages avec enfants jugent plus durement l'offre TPG que ceux issus de ménages sans enfants. Ils sont en effet 21% à attribuer des notes très négatives, contre 14%, alors qu'ils ne sont que 20% à attribuer des notes assez ou très positives, contre 35%.

## 7.2.2 Les motifs de non-utilisation des TPG

Les principaux motifs de non-utilisation des TPG ressortent assez fortement de manière globale, alors que d'autres motifs sont eux clairement marginaux, quelle que soit l'activité qui motive le déplacement. Ainsi, les faiblesses intrinsèques liées aux TPG, comme la lenteur, la fréquence trop faible ou le fait que leur usage soit trop compliqué et demande trop de changements sont ressenties, quoique à des degrés divers, par quasiment tous les non-utilisateurs. Cependant, nous pouvons déceler de fortes différences selon les motifs de déplacement.

Ainsi, parmi les motifs de non-utilisation les plus cités, le fait que ce soit trop compliqué ou qu'il y ait trop de changements semble surtout gêner dans le cas des déplacements pour le motif achats « plaisir » (30.6%) suivi des motifs loisirs (24.1%) et travail (22.7%). La lenteur semble être un obstacle surtout pour le motif travail (30.9%), ce qui n'est pas étonnant puisque les contraintes d'horaires sont importantes lors des déplacements pour ce motif. La fréquence trop faible semble être un problème quel que soit le motif, sauf pour la formation des enfants de moins de 15 ans. Pour ces usagers-là, c'est essentiellement la proximité du

domicile qui joue un rôle déterminant dans la non-utilisation du service TPG (71.8%). Ce facteur joue aussi un rôle, bien que moindre, pour les motifs formation des adolescents et des jeunes adultes (20.8%) et travail (14.7%).

Parmi les motifs d'utilisation moins cités, nous pouvons remarquer la préférence pour le vélo, qui est un facteur important pour le motif formation des adolescents et des jeunes adultes (23.9%). Les zones non-desservies sont principalement celles où se déroulent des activités de loisirs (16%). Le fait de bénéficier du transport d'un membre du ménage est moins mentionné pour le motif travail (2%) que pour les autres motifs. Le fait que la voiture soit plus pratique que les TPG est surtout mentionné pour le motif achats « plaisir ». Pour ce même motif, les TPG sont également jugés inconfortables et surchargés. Les achats à porter sont, par ailleurs, un motif récurrent (9.5%) de non-utilisation des TPG pour cette activité. La praticité du scooter (4.4%) est surtout citée pour le motif formation des adolescents et jeunes adultes. Effectivement, nous avons montré ailleurs que ce sont essentiellement les personnes entre 15 et 34 ans qui utilisent ce moyen de transport.

**Tableau 84 Motifs de non-utilisation des TPG, selon le motif de déplacement** (en % des personnes n'utilisant pas habituellement les TPG)

Motifs	Travail	Formation (pers. de 15 ans et plus)	Formation (enfants de moins de 15 ans)	Achats « plaisir »	Loisirs	Moyenne
Lieu d'activité proche du domicile	14.7	20.8	71.8	5.6	9	24.38
Trop compliqué/trop de changements	22.7	4.9	6.9	30.6	24.1	17.84
Lenteur	30.9	7.8	0.6	16.7	13.8	13.96
Fréquence trop faible	12.2	7.8	2.4	10.5	13.5	9.28
Zone non desservie	5.5	-	8.8	4.9	16	7.04
Disponibilité de la voiture	6.3	6.1	-	9	9.4	6.16
Préférence pour le vélo	1.7	23.9	1.2	1	0.9	5.74
Bénéficie du transport d'un membre du ménage	2	6.4	2.4	6.9	4.5	4.44
Praticité de la voiture	4.9	-	-	7.8	3.7	3.28
Inconfort, trop de monde	1.7	4.7	-	7	1.7	3.02
Praticité du scooter	2.8	6.3	-	2.9	0.5	2.5
Achats à porter	#	#	#	9.5	#	1.9
Coût trop élevé	2.7	2.9	-	2.7	1.1	1.88
Disponibilité du scooter	1.9	4.4	0.6	1.1	0.5	1.7
Enfant trop jeune	#	#	6.8	#	#	1.36
Déplacements professionnels fréquents	5.7	#	#	0.1	#	1.16
Insécurité	0.2	1.2	1.4	1.5	1.1	1.08
Trop d'attente aux arrêts lors des changements	2.1	-	0.2	2.2	0.5	1
Retards	2	-	-	1.1	0.8	0.78
Disponibilité de parking	1.3	-	-	0.1	0.7	0.42
N'aime pas les TC	0.3	-	0.2	0.7	0.3	0.3
Préférence pour la marche	-	-	-	0.5	0.7	0.24
Achats sur le lieu de travail	#	#	#	0.5	#	0.1

# Ce code n° est pas valable pour ce motif.

### 7.2.3 Les renforcements souhaités de l'offre de transports en commun

En ce qui concerne les renforcements souhaités de l'offre de transports en commun, la demande apparaît très clairement pour des destinations situées à l'intérieur du périmètre, notamment Veyrier, Plan-les-Ouates, Carouge, Troinex et Bardonnex. Ces deux dernières communes manifestent le plus fort désir de renforcer les liaisons en transports en commun à l'intérieur même de leur commune, parallèlement au plus fort taux de demande de renforcement des dessertes des destinations à l'intérieur du périmètre. Les habitants de Veyrier-Ouest et Plan-les-Ouates Sud privilégient également un renforcement de l'offre vers des destinations au sein de leur propre commune, et la moitié des interrogés de Veyrier et Plan-les-Ouates souhaite, par ailleurs, un renforcement de l'offre à l'intérieur du périmètre. Ce sont les communes les plus urbaines et les mieux desservies par l'offre de transports en commun actuelle, Carouge et Grand-Lancy, qui désirent le moins un renforcement de l'offre à l'intérieur de leur commune, ainsi qu'à l'intérieur du périmètre.

A l'extérieur du périmètre nous pouvons noter, mis à part la destination centre-ville, une demande accrue de renforcement de l'offre dans les zones Est et Nord, vers l'agglomération Est et Campagne Lac d'une part, et les secteurs Champagne et Meyrin-Aéroport d'autre part. Nous devons noter encore que parmi les 20% de cas classés dans la catégorie « autres », une grande partie des interrogés mentionne la périphérie ou la campagne en général, renforçant l'idée qu'il existe un réel besoin d'une desserte en transports en commun bouclant ces zones en couronne.

Les interrogés les plus fréquemment favorables à l'augmentation de la desserte du périmètre sont des adultes entre 35 et 54 ans (60.5%), de jeunes adultes (57.7%), des personnes disposant d'une voiture (57%) et ayant une activité professionnelle (58.6%).

### 7.3 Utilité et potentialité du service « Proxibus » dans le périmètre de Genève Sud

Le troisième objectif de ce travail consistait à évaluer les potentialités d'un service Proxibus, service TPG « à la demande » et « porte à porte », dans le périmètre de Genève Sud. Les réponses suivantes ont pu être données.

Le service Proxibus rencontre une demande relativement forte dans le périmètre d'étude, restreint pour cette question à cinq zones uniquement, dont quatre correspondent au périmètre prévu pour la mise en place de ce service : Plan-les-Ouates Nord et Sud, Troinex et Bardonnex. La zone de Grand-Lancy Sud, qui ne comporte que 29 habitants, est également incluse dans les analyses, de manière à garder la continuité géographique de ce périmètre.

Le service Proxibus est globalement jugé utile pour au moins un motif de déplacement par 45.8% des interrogés. Les deux motifs de déplacement les plus cités sont les loisirs (31.8%), visites aux amis et à la famille comprises, et le travail (12%). Les achats, qu'ils soient alimentaires ou « plaisir », ne sont cités que par moins d'un dixième des interrogés (8.5%). Il n'y a que peu de différences au niveau des motifs cités parmi les habitants des différentes zones. Dans toutes les zones, le motif loisirs est celui qui est mentionné en premier (entre 50.8 et 64.1%). Le motif travail est surtout cité à Plan-les-Ouates et Troinex (entre 24.4 et 30.5%), alors que les plus forts pourcentages pour les achats « plaisir » se trouvent à Plan-les-Ouates Sud, Troinex et Bardonnex (entre 21.1 et 29.3%). Si l'utilité du service Proxibus pour le motif loisirs est davantage soulignée par les habitants des communes les plus urbanisées, pour tous les autres motifs cette utilité est surtout relevée par les habitants des communes les moins denses et/ou les plus éloignées du centre de l'agglomération genevoise.

Des différences d'appréciation existent selon les zones de domicile des interrogés. Les habitants de Troinex (55.3%) et de Bardonnex (59%), les zones les moins bien desservies par les TPG actuellement, sont beaucoup plus nombreux que ceux des autres zones à juger la mise en place d'un tel service utile. A l'inverse, la zone la mieux desservie actuellement par les TPG, Plan-les-Ouates Nord, est celle dont les habitants sont les moins nombreux à estimer un tel service utile (39%).

En ce qui concerne le profil des personnes qui jugent la mise en place d'un tel service utile, il n'y a pas de différence significative quant au sexe. Quant à l'âge, environ 50% des adultes et des jeunes adultes jugent le Proxibus utile, comparés à seulement un tiers des personnes de plus de 55 ans. Cette courbe d'âge reste dans ses grandes lignes similaire à celle obtenue pour la demande de renforcement de l'offre de transports en commun.

Les interrogés ont également été regroupés au sein des catégories d'âge correspondant aux trois types d'abonnements TPG (Azur, Orange, Vermeil). Près d'un sur deux des potentiels détenteurs d'un abonnement Azur (45.1%) ou Orange (49%) estiment utile la mise en service du Proxibus, contre un peu plus d'un sur trois seniors potentiellement détenteurs d'un abonnement Vermeil (35.2%). L'offre Proxibus est jugée comme la plus utile en ce qui concerne les déplacements liés aux loisirs, par un sur trois des potentiels détenteurs d'un abonnement Azur (34.3%) et un sur cinq des potentiels abonnés Orange (21.7%) et Vermeil (18.2%). L'importance des loisirs chez ces deux dernières catégories augmente cependant si on leur adjoint les déplacements pour rendre visite à des amis ou des membres de la famille (respectivement 4.9% et 5.5%). Le travail, en deuxième position, est un motif cité quasi exclusivement par les potentiels détenteurs d'un abonnement Orange (13.8%). Les déplacements pour les achats sont moins populaires, puisque quelle que soit la catégorie ils ne concernent à peine qu'un dixième des interrogés. Les achats alimentaires sont mentionnés avant tout par les retraités (10.9%) alors que les achats « plaisir » sont le plus cités par les potentiels détenteurs d'un abonnement Orange (8.9%). Les jeunes, potentiels détenteurs d'un abonnement Azur, ne citent pratiquement pas ce motif de déplacement.

Les jugements sur l'utilité d'un service Proxibus ne varient pas fondamentalement selon le moyen de transport habituellement utilisé. Tout au plus pouvons nous affirmer que les automobilistes jugent ce service un peu moins utile que les usagers des TPG pour les motifs travail et achats « plaisir », alors qu'ils l'estiment un peu plus utile que les usagers des TPG pour le motif loisirs.

Les jugements sur l'utilité d'un service Proxibus ne varient pas non plus selon la disponibilité d'un véhicule. Environ 45% des interrogés estiment cette mise en service utile, qu'ils disposent d'un véhicule ou non. Les deux catégories d'interrogés citent en premier le motif loisirs, cependant les personnes sans véhicule sont plus nombreuses proportionnellement à trouver le service Proxibus utile pour ce motif, alors qu'une part plus élevée de personnes disposant d'un véhicule juge ce service utile pour le motif travail.

En ce qui concerne l'utilité du service Proxibus pour les enfants de moins de 15 ans, 54.7% des interrogés ayant des enfants trouveraient un tel service utile pour leurs déplacements, surtout pour le motif loisirs (41.2%), suivi par le motif formation (20.8%). Bardonnex (77.8%) et Troinex (71.4%) sont les zones qui jugent l'introduction de ce service la plus utile, mais les autres zones évaluent également la mise en place de ce service de manière plutôt positive (entre 44.4% et 56%). De forts contrastes existent entre les différentes zones selon les motifs, surtout le motif formation, qui varie entre 25% et 64.3%. Il n'y a pas de variation dans l'appréciation de l'utilité de ce service selon le moyen de transport utilisé par les enfants pour aller à l'école. En revanche, les parents dont les enfants sont utilisateurs des TPG sont deux fois moins nombreux que les autres à considérer ce service supplémentaire comme inutile. Les parents qui jugent le plus négativement l'offre TPG à disposition de leurs enfants pour se rendre à l'école sont également les plus nombreux à estimer que le Proxibus serait utile pour ce motif de déplacement.

En ce qui concerne le caractère contraignant de la nécessité de réservation du Proxibus, la grande majorité (77.8%) des interrogés ne considère pas la réservation au moins une heure à l'avance comme une contrainte susceptible de les faire renoncer à ce service. Les interrogés habitant les zones les plus denses et/ou les plus proches du centre-ville, mieux desservies par les TPG, sont un peu plus nombreux à estimer cette obligation comme contraignante. Les hommes, les jeunes et les personnes âgées de plus de 55 ans trouvent cette obligation de réserver légèrement plus contraignante que les femmes et les personnes entre 35 et 54 ans. Une fois groupés en fonction du type d'abonnement qui leur serait attribué en fonction de leur âge, on constate en revanche que les retraités, pour autant qu'ils trouvent le Proxibus utile, ne considèrent pas la nécessité de réservation comme une contrainte, alors qu'un sur quatre des clients potentiels de l'abonnement Azur et un sur six des clients potentiels de l'abonnement Orange estiment la réservation trop contraignante. Qu'elles se déplacent en voiture ou en TPG, plus du trois quarts des personnes interrogées trouvent que la réservation n'est pas une contrainte. Les personnes ne disposant pas d'un véhicule trouvent ce système de réservation plus contraignant que celles qui disposent d'un véhicule (24% contre 16.8%).

Par rapport à la surtaxe nécessaire à la mise en place du service Proxibus, plus de la moitié des interrogés citent une surtaxe maximale inférieure à 3 francs. Un peu moins d'un tiers des répondants est prêt à payer une surtaxe supérieure à 3 francs, alors un pourcentage non-négligeable (16.1%) est prêt à payer 5 francs. Lorsqu'on regroupe les interrogés selon le type d'abonnement auquel ils auraient droit, on s'aperçoit qu'un sur quatre bénéficiaires de l'abonnement Orange et quasiment un sur trois bénéficiaires de l'abonnement Vermeil seraient d'accord de payer une surtaxe comprise entre 2 et 3 francs, alors que chez les bénéficiaires de l'abonnement Azur cette proportion baisse à un sur six. Le nombre de jeunes prêt à payer une surtaxe reste stable quel que soit son prix à environ 15%, alors que chez les adultes et les seniors on constate une baisse du nombre de personnes favorables au paiement d'une surtaxe à mesure que le prix augmente, pour se stabiliser lui aussi autour d'un sur six interrogés au-delà de 5 francs. Nous n'avons pas décelé de différences majeures en fonction de la zone d'habitat. Une surtaxe inférieure à 3 francs est privilégiée par quasiment une personne sur deux dans toutes les zones. La surtaxe la plus citée est comprise entre 2 et 3 francs, notamment par un tiers des habitants de Troinex et un quart des habitants de Plan-les-Ouates Nord, alors qu'une surtaxe autour de 5 francs semble être admise par les habitants de Bardonnex et, à nouveau, de Plan-les-Ouates Nord. De même, il n'existe pas de grandes différences parmi les utilisateurs potentiels en ce qui concerne l'âge et le sexe. La fourchette de prix de la surtaxe 0.10 frs.-2.95 frs. est la plus fréquemment citée, quelle que soit la classe d'âge des interrogés. Les hommes sont tout de même plus nombreux à citer une surtaxe inférieure à 3 francs, alors que les femmes sont un peu plus nombreuses à citer une surtaxe supérieure à 3 francs.

M. Barranco, P.Boillat, S. Lavadinho, S. Mouquin, G.Pini,  
Genève, le 3 septembre 2003

## 8 Annexes

### Questionnaire pour l'enquête téléphonique

Bonjour, c'est XXX de l'Institut ERASM à Genève qui vous téléphone. Nous sommes mandatés par les Transports Publics Genevois pour réaliser un sondage sur les habitudes de transport et de mobilité de la population genevoise?

L'entretien dure une dizaine de minutes, est-ce que vous seriez d'accord de répondre à quelques questions sur ce sujet? Nous vous rappelons que cet entretien est strictement confidentiel et anonyme. En tant qu'Institut indépendant, nous vous garantissons l'anonymat absolu des réponses que vous nous donnez.

**Q1. Zone d'habitat**

- (1) Bardonnex (N=100)
- (2) Troinex (N=100)
- (3) Plan-les-Ouates NORD (N=100)
- (4) Plan-les-Ouates SUD (N=100)
- (5) Grand-Lancy NORD (N=50)
- (6) Grand-Lancy SUD (Chapelle) (N=25)
- (7) Carouge centre (N=50)
- (8) Carouge SUD (Batelle-Pinchat) (N=100)
- (9) Veyrier Ouest (N=100)
- (10) Veyrier Est (N=100)

*FILTRE : TOUS*

**Q2. Tout d'abord, pouvez m'indiquer votre âge ?**

- (1) 15-25 ans
- (2) 26-35 ans
- (3) 36-45 ans
- (4) 46-55 ans
- (5) 56-65 ans
- (6) plus de 65 ans

*FILTRE : TOUS*

**Q3. Sexe ?**

- (1) Masculin
- (2) Féminin

*FILTRE : TOUS*

**Q4. Avez-vous actuellement une activité professionnelle régulière (à savoir au moins 12 heures de travail par semaine) ?**

- (1) Oui
- (2) Non
- (3) NSP

*FILTRE : SI Non actif ; Q4=2*

**Q5. N'ayant pas d'activité professionnelle régulière, vous êtes :**

- (1) Au foyer
- (2) Retraité, AI
- (3) Etudiant, En formation
- (4) Au chômage
- (5) Autre
- (6) NSP

FILTRE : TOUS

**Q6. Avez-vous des enfants de moins de 15 ans qui sont scolarisés et qui vivent dans votre ménage ?**

- (1) Oui
- (2) Non
- (3) Refus de répondre, NSP

## Pratiques modales et utilisation des TPG

FILTRE : SI Actif ; SI Q4=1

**Q7. De manière générale, quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre sur votre lieu de travail ?**

ENQ : NE PAS LIRE, UNE SEULE REPONSE POSSIBLE

- (1) Voiture conducteur
- (2) Voiture passager
- (3) TPG (bus, trams, mouettes)
- (4) Mixte voiture-TPG
- (5) Mixte vélo-TPG
- (6) Mixte voiture-vélo
- (7) Moto, scooter
- (8) Vélo
- (9) A pied
- (10) Train, RER
- (11) Taxi
- (12) Autre
- (13) Nsp

FILTRE : SI Actif ; SI Q4=1

**Q8. Où se situe votre lieu principal de travail ?**

(Si vous travaillez à plusieurs endroits, veuillez considérer le lieu où vous vous rendez le plus fréquemment).

(1) Aire-la-Ville	(36) Croix-de-Rozon (Bardonnex)	(71) Meyrin
(2) Anières	(37) Dardagny	(72) Nyon
(3) Annemasse (France)	(38) Genève Bâtie-Acacias	(73) Perly-Certoux
(4) Arare (Plan-les-Ouates)	(39) Genève Bouchet-Moillebeau	(74) Petit-Lancy
(5) Archamps (France)	(40) Genève Champel-Roseraie	(75) Plan-les-Ouates centre
(6) Autres Bardonnex	(41) Genève Charmilles -Châtelaine	(76) Plan-les-Ouates Chapelle
(7) Autres Carouge	(42) Genève Cité-Centre	(77) Pregny -Chambésy
(8) Autres France	(43) Genève Délices -Grottes	(78) Presinge
(9) Autres Lancy	(44) Genève Eaux -Vives -Lac	(79) Puplinge
(10) Autres Plan-les-Ouates	(45) Genève Florissant-Malagnou	(80) Russin
(11) Autres Suisse	(46) Genève Grand-Pré-Vermont	(81) Saconnex d'Arve-Dessous (Plan-les Ouates)
(12) Autres Troinex	(47) Genève Jonction-Plainpalais	(82) Saconnex d'Arve-Dessus (Plan-les Ouates)
(13) Autres Vaud	(48) Genève La Cluse-Philosophes	(83) Satigny
(14) Autres Veyrier	(49) Genève ONU-Rigot	(84) Sierne (Veyrier)
(15) Avully	(50) GenèvePâquis -Navigation	(85) Soral
(16) Avusy	(51) Genève Sécheron-Prieuré	(86) St-Julien (France)
(17) Bardonnex village	(52) Genève St-Gervais -Chantepoulet	(87) Thônex
(18) Bellevue	(53) Genève St-Jean-Aire	(88) Troinex -Dessous
(19) Bernex	(54) Genthod	(89) Troinex -Dessus
(20) Carouge La Praille -Tours de Carouge	(55) Grand-Donzel (Veyrier)	(90) Vandoeuvres
(21) Carouge Batelle	(56) Grand-Lancy Bachet	(91) Vernier
(22) Carouge Pinchat	(57) Grand-Lancy En Sauvy	(92) Versoix
(23) Cartigny	(58) Grand-Lancy La Praille	(93) Vessy (Veyrier)
(24) Céligny	(59) Grand-Lancy Palettes	(94) Veyrier Pinchat
(25) Chancy	(60) Grand-Lancy village	(95) Veyrier Sur Rang
(26) Charrot (Bardonnex)	(61) Grand-Saconnex	(96) Veyrier village
(27) Chêne-Bougeries	(62) Gy	(97) Vieux Carouge
(28) Chêne-Bourg	(63) Hermance	(98) Voirêts (Plan-les Ouates)
(29) Choulex	(64) Jussy	(99) ZIPLO (Plan-les Ouates)
(30) Collex -Bossy	(65) Laconnex	(100) Autre, préciser :
(31) Collonge-Bellerive	(66) Landecy (Bardonnex)	(101) NSP
(32) Cologny	(67) Lancy Pont-Rouge	
(33) Compesières (Bardonnex)	(68) Lausanne	
(34) Confignon	(69) Marais (Troinex)	
(35) Corsier	(70) Meinier	

FILTRE : SI Actif; SI Q4=1

**Q9. Sur une échelle de 1 à 6 (1 pour très mauvais et 6 pour excellent), dites-moi quelle note vous attribuez à l'offre des Transports Publics Genevois à destination de votre lieu de travail principal.**

\_\_ (Nombre en clair)

(99) NSP

FILTRE : SI Actif; SI Q4=1

**Q10. A quelle fréquence utilisez-vous les TPG pour vous rendre sur votre lieu de travail ? (essentiellement les bus et les trams à l'exclusion du train-RER)**

NE PAS LIRE

- (1) Tous les jours (5-7 fois par semaine)
- (2) 2-4 fois par semaine
- (3) 1 fois par semaine
- (4) 2-3 fois par mois
- (5) 1 fois par mois
- (6) Moins souvent
- (7) Jamais
- (8) Ca dépend, très irrégulier

FILTRE : SI Actif ET SI Non utilisateur TPG ; SI Q4=1 ET SI Q7 NE (3,4 ou 5)

**Q11. Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas habituellement les Transports Publics Genevois pour vous rendre sur votre lieu de travail ?**

ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- (1) Insécurité
- (2) Jamais à l'heure, retard, pas ponctuel
- (3) Trop compliqué, trop de changements, pas assez bien desservi, trop de bus à prendre
- (4) Pas assez de bus, fréquence trop faible (horaire mal adapté)
- (5) Trop de monde, pas de place (confort)
- (6) Trop lent, trop long, pas assez rapide (vitesse)
- (7) Trop d'attente aux arrêts, lors des changements
- (8) Trop cher
- (9) Zone non desservie, pas de bus
- (10) Mode de travail en déplacements fréquents avec voiture de société
- (11) Autre: préciser : \_\_\_\_\_
- (12) NSP

FILTRE : SI En Formation ; SI Q5=3

**Q12. De manière générale, quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre sur votre lieu de formation ?**

ENQ : POUR LES APPRENTIS : PRENDRE EN COMPE LE LIEU OU ILS SE RENDENT LE PLUS FREQUEMMENT DANS LA SEMAINE (ECOLE OU ENTREPRISE)

ENQ : NE PAS LIRE, UNE SEULE REPONSE POSSIBLE

- (1) Voiture conducteur
- (2) Voiture passager
- (3) TPG (bus, trams, mouettes)
- (4) Mixte voiture-TPG
- (5) Mixte vélo-TPG
- (6) Mixte voiture-vélo
- (7) Moto, scooter
- (8) Vélo
- (9) A pied
- (10) Train, RER
- (11) Taxi
- (12) Autre
- (13) Nsp

FILTRE : SI En Formation ; SI Q5=3

**Q13. Où se situe votre lieu principal de formation ? (Si vous travaillez à plusieurs endroits, veuillez considérer le lieu où vous vous rendez le plus fréquemment).**

(1) Aire-la-Ville	(52) Collège De-Staël	(103) Grand-Saconnex
(2) Anières	(53) Collège des Voirêts	(104) Gy
(3) Annemasse (France)	(54) Collège de Vuillonex	(105) Haute Ecole d'arts appliqués
(4) Arare (Plan-les-Ouates)	(55) Collège du Foron	(106) Haute Ecole de Gestion
(5) Archamps (France)	(56) Collège du Marais	(107) Hermance
(6) Autres Bardonnex	(57) Collège du Renard	(108) Institut d'études sociales
(7) Autres Carouge	(58) Collège Emilie-Gourd	(109) Institut Jacques-Dalcroze
(8) Autres France	(59) Collège Nicolas-Bouvier	(110) Jussy
(9) Autres Lancy	(60) Collège Rousseau	(111) Laconnex
(10) Autres Plan-les-Ouates	(61) Collège Sismondi	(112) Landecy (Bardonnex)
(11) Autres Suisse	(62) Collège Voltaire	(113) Lancy Pont-Rouge
(12) Autres Troinex	(63) Collex -Bossy	(114) Lausanne
(13) Autres Vaud	(64) Collonge-Bellerive	(115) Marais (Troinex)
(14) Autres Veyrier	(65) Cologne	(116) Meinier
(15) Avully	(66) Compesières (Bardonnex)	(117) Meyrin
(16) Avusy	(67) Confignon	(118) Nyon
(17) Bardonnex village	(68) Conservatoire de musique de Genève	(119) Perly-Certoux
(18) Bellevue	(69) Corsier	(120) Petit-Lancy
(19) Bernex	(70) Croix-de-Rozon (Bardonnex)	(121) Plan-les-Ouates centre
(20) Carouge La Praille-Tours de Carouge	(71) Dardagny	(122) Plan-les-Ouates Chapelle
(21) Carouge Batelle	(72) Ecole de soins infirmiers et de sages-femmes	(123) Pregny-Chambésy
(22) Carouge Pinchat	(73) Ecole d'études sociales et pédagogiques	(124) Presinge
(23) Cartigny	(74) Ecole d'ingénieurs Lullier	(125) Puplinge
(24) Céligny	(75) Ecole Henry -Dunant	(126) Russin
(25) CEPSPÉ	(76) Ecole Jean-Piaget	(127) Saconnex d'Arve-Dessous (Plan-les Ouates)
(26) CEPTA – école de mécanique	(77) Ecole supérieure des Beaux -Arts	(128) Saconnex d'Arve-Dessus (Plan-les Ouates)
(27) CEPTA – école des arts et métiers	(78) Ecole supérieure de travail social	(129) Satigny
(28) CEPTA – école d'horlogerie, d'électronique et d'informatique	(79) EIG	(130) Sierne (Veyrier)
(29) Chancy	(80) Genève Bâtie-Acacias	(131) Soral
(30) Charrot (Bardonnex)	(81) Genève Bouchet-Moillebeau	(132) St-Julien (France)
(31) Chêne-Bougeries	(82) Genève Champel-Roseraie	(133) Thônex
(32) Chêne-Bourg	(83) Genève Charmilles -Châtelaine	(134) Troinex -Dessous
(33) Choulex	(84) Genève Cité-Centre	(135) Troinex -Dessus
(34) Collège André-Chavanne	(85) Genève Délices -Grottes	(136) Vandoeuves
(35) Collège Calvin	(86) Genève Eaux -Vives -Lac	(137) Vernier
(36) Collège Claparède	(87) Genève Florissant-Malagnou	(138) Versoix
(37) Collège de Bois-Caran	(88) Genève Grand -Pré-Vermont	(139) Vessy (Veyrier)
(38) Collège de Budé	(89) Genève Jonction-Plainpalais	(140) Veyrier Pinchat
(39) Collège de Candolle	(90) Genève La Cluse-Philosophes	(141) Veyrier Sur Rang
(40) Collège de Cayla	(91) Genève ONU-Rigot	(142) Veyrier village
(41) Collège de l'Aubépine	(92) GenèvePâquis -Navigation	(143) Vieux Carouge
(42) Collège de la Florence	(93) Genève Sécheron-Prieuré	(144) Voirêts (Plan-les Ouates)
(43) Collège de la Golette	(94) Genève St-Gervais -Chantepoulet	(145) Université Bastions
(44) Collège de la Gradelle	(95) Genève St-Jean-Aire	(146) Université Batelle
(45) Collège de Montbrillant	(96) Genthod	(147) Université CMU
(46) Collège de Pinchat	(97) Grand-Donzel (Veyrier)	(148) Université Dufour
(47) Collège De-Saussure	(98) Grand-Lancy Bachet	(149) Université Mail
(48) Collège des Colombières	(99) Grand-Lancy En Sauvy	(150) Université Sciences
(49) Collège des Coudriers	(100) Grand-Lancy La Praille	(151) ZIPLO (Plan-les Ouates)
(50) Collège de Sécheron	(101) Grand-Lancy Palettes	(152) Autre, préciser : _____
(51) Collège des Grandes-Communes	(102) Grand-Lancy village	(153) NSP

FILTRE : SI En Formation ; SI Q5=3

**Q14. Sur une échelle de 1 à 6 (1 pour très mauvais et 6 pour excellent), dites-moi quelle note vous attribuez à l'offre des Transports Publics Genevois à destination de votre lieu de formation.**

\_\_ (Nombre en clair)

(99) NSP

FILTRE : SI En Formation ; SI Q5=3

**Q15. A quelle fréquence utilisez-vous les TPG pour vous rendre sur votre lieu de formation ?**

ENQ : NE PAS LIRE

- (1) Tous les jours (5-7 fois par semaine)
- (2) 2-4 fois par semaine
- (3) 1 fois par semaine
- (4) 2-3 fois par mois
- (5) 1 fois par mois
- (6) Moins souvent
- (7) Jamais
- (8) Ca dépend, très irrégulier

FILTRE : SI En formation ET SI Non utilisateur TPG ; SI Q5=3 ET SI Q12 NE (3,4 ou 5)

**Q16. Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas habituellement les Transports Publics Genevois pour vous rendre sur votre lieu de formation ?**

ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- (1) Insécurité
- (2) Jamais à l'heure, retard, pas ponctuel
- (3) Trop compliqué, trop de changements, pas assez bien desservi, trop de bus à prendre
- (4) Pas assez de bus, fréquence trop faible (horaire mal adapté)
- (5) Trop de monde, pas de place (confort)
- (6) Trop lent, trop long, pas assez rapide (vitesse)
- (7) Trop d'attente aux arrêts, lors des changements
- (8) Trop cher
- (9) Zone non desservie, pas de bus
- (10) Autre: préciser : \_\_\_\_\_
- (11) NSP

FILTRE : SI Ont des enfants scolarisés de moins de 15 ans ; SI Q6=1

**Q17. De manière générale, quel moyen de transport votre enfant de moins de 15 ans utilise-t-il habituellement pour se rendre à l'école ? (Si plusieurs enfants, réponse par rapport à l'aîné).**

ENQ : NE PAS LIRE, UNE SEULE REPONSE POSSIBLE

- (1) Voiture passager
- (2) TPG (bus, trams, mouettes)
- (3) Mixte voiture-TPG
- (4) Mixte vélo-TPG
- (5) Mixte voiture-vélo
- (6) Moto, scooter
- (7) Vélo
- (8) A pied
- (9) Train, RER
- (10) Taxi
- (11) Autre
- (12) Nsp

FILTRE : SI Ont des enfants scolarisés de moins de 15 ans ; SI Q6=1

**Q18. Où se situe l'école de votre enfant de moins de 15 ans ? (Si plusieurs enfants, réponse par rapport à l'aîné).**

(1) Aire-la-Ville	(53) Collège des Voirets	(103) Grand-Saconnex
(2) Anières	(54) Collège de Vuillonex	(104) Gy
(3) Annemasse (France)	(55) Collège du Foron	(105) Haute Ecole d'arts appliqués
(4) Arare (Plan-les-Ouates)	(56) Collège du Marais	(106) Haute Ecole de Gestion
(5) Archamps (France)	(57) Collège du Renard	(107) Hermance
(6) Autres Bardonnex	(58) Collège Emilie-Gourd	(108) Institut d'études sociales
(7) Autres Carouge	(59) Collège Nicolas-Bouvier	(109) Institut Jacques-Dalcroze
(8) Autres France	(60) Collège Rousseau	(110) Jussy
(9) Autres Lancy	(61) Collège Sismondi	(111) Laconnex
(10) Autres Plan-les-Ouates	(62) Collège Voltaire	(112) Landecy (Bardonnex)
(11) Autres Suisse	(63) Collège -Bossy	(113) Lancy Pont-Rouge
(12) Autres Troinex	(64) Collonge-Bellerive	(114) Lausanne
(13) Autres Vaud	(65) Coligny	(115) Marais (Troinex)
(14) Autres Veyrier	(66) Compesières (Bardonnex)	(116) Meinier
(15) Avully	(67) Confignon	(117) Meyrin
(16) Avusy	(68) Conservatoire de musique de Genève	(118) Nyon
(17) Bardonnex village	(69) Corsier	(119) Perly-Certoux
(18) Bellevue	(70) Croix-de-Rozon (Bardonnex)	(120) Petit-Lancy
(19) Bemex	(71) Dardagny	(121) Plan-les-Ouates centre
(20) Carouge La Praille-Tours de Carouge	(72) Ecole de soins infirmiers et de sages-femmes	(122) Plan-les-Ouates Chapelle
(21) Carouge Batelle	(73) Ecole d'études sociales et pédagogiques	(123) Pregny-Chambésy
(22) Carouge Pinchat	(74) Ecole d'ingénieurs Lullier	(124) Presinge
(23) Carligny	(75) Ecole Henry-Dunant	(125) Puplinge
(24) Céligny	(76) Ecole Jean-Plaget	(126) Russin
(25) CEPSPE	(77) Ecole supérieure des Beaux-Arts	(127) Saconnex d'Arve-Dessous (Plan-les Ouates)
(26) CEPTA – école de mécanique	(78) Ecole supérieure de travail social	(128) Saconnex d'Arve-Dessus (Plan-les Ouates)
(27) CEPTA – école des arts et métiers	(79) EIG	(129) Satigny
(28) CEPTA – école d'horlogerie, d'électronique et d'informatique	(80) Genève Bâtie-Acacias	(130) Sierne (Veyrier)
(29) Chancy	(81) Genève Bouchet-Moillebeau	(131) Soral
(30) Charrot (Bardonnex)	(82) Genève Champel-Roseaie	(132) St-Julien (France)
(31) Chêne-Bougeries	(83) Genève Charmilles-Châtelaïne	(133) Thonex
(32) Chêne-Bourg	(84) Genève Cité-Centre	(134) Troinex-Dessous
(33) Choulex	(85) Genève Délices-Grottes	(135) Troinex-Dessus
(34) Collège André-Chavanne	(86) Genève Eaux-Vives-Lac	(136) Vandoeuvres
(35) Collège Calvin	(87) Genève Florissant-Malagnou	(137) Vernier
(36) Collège Claparède	(88) Genève Grand-Pré-Vermont	(138) Versoix
(37) Collège de Bois-Caran	(89) Genève Jonction-Plainpalais	(139) Vessy (Veyrier)
(38) Collège de Budé	(90) Genève La Cluse-Philosophes	(140) Veyrier Pinchat
(39) Collège de Candolle	(91) Genève ONU-Rigot	(141) Veyrier Sur Rang
(40) Collège de Cayla	(92) GenèvePâquis-Navigation	(142) Veyrier village
(41) Collège de l'Aubépine	(93) Genève Sécheron-Prieuré	(143) Vieux Carouge
(42) Collège de la Florence	(94) Genève St-Gervais-Chantepoulet	(144) Voirets (Plan-les Ouates)
(43) Collège de la Golette	(95) Genève St-Jean-Aire	(145) Université Bastions
(44) Collège de la Gradelle	(96) Genthod	(146) Université Batelle
(45) Collège de Montbrillant	(97) Grand-Donzel (Veyrier)	(147) Université CMU
(46) Collège de Pinchat	(98) Grand-Lancy Bachet	(148) Université Dufour
(47) Collège De-Saussure	(99) Grand-Lancy En Sauvy	(149) Université Mail
(48) Collège des Colombières	(100) Grand-Lancy La Praille	(150) Université Sciences
(49) Collège des Coudriers	(101) Grand-Lancy Palettes	(151) ZIPLO (Plan-les Ouates)
(50) Collège de Sécheron	(102) Grand-Lancy village	(152) Autre, préciser : _____
(51) Collège des Grandes-Communes		(153) NSP
(52) Collège De-Stael		

FILTRE : SI Ont des enfants scolarisés de moins de 15 ans ; SI Q6=1

**Q19. Sur une échelle de 1 à 6 (1 pour très mauvais et 6 pour excellent), dites-moi quelle note vous attribuez à l'offre des Transports Publics Genevois à destination de l'école de votre enfant de moins de 15 ans. (Si plusieurs enfants, réponse par rapport à l'aîné).**

\_\_ (Nombre en clair)  
(99) NSP

*FILTRE : SI Ont des enfants scolarisés de moins de 15 ans ; SI Q6=1*

**Q20. A quelle fréquence votre enfant de moins de 15 ans utilise-t-il les TPG pour se rendre à son école ? (Si plusieurs enfants, réponse par rapport à l'aîné).**

*ENQ : NE PAS LIRE*

- (1) Tous les jours (5-7 fois par semaine)
- (2) 2-4 fois par semaine
- (3) 1 fois par semaine
- (4) 2-3 fois par mois
- (5) 1 fois par mois
- (6) Moins souvent
- (7) Jamais
- (8) Ca dépend, très irrégulier

*FILTRE : SI Ont des enfants scolarisés de moins de 15 ans ET SI Non utilisateur TPG ; SI Q6=1 ET SI Q17 NE (3,4 ou 5)*

**Q21. Pour quelle(s) raison(s) votre enfant de moins de 15 ans n'utilise-t-il pas habituellement les Transports Publics Genevois pour se rendre à son école ? (Si plusieurs enfants, réponse par rapport à l'aîné).**

*ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES*

- (1) Insécurité
- (2) Jamais à l'heure, retard, pas ponctuel
- (3) Trop compliqué, trop de changements, pas assez bien desservi, trop de bus à prendre
- (4) Pas assez de bus, fréquence trop faible (horaire mal adapté)
- (5) Trop de monde, pas de place (confort)
- (6) Trop lent, trop long, pas assez rapide (vitesse)
- (7) Trop d'attente aux arrêts, lors des changements
- (8) Trop cher
- (9) Zone non desservie, pas de bus
- (10) Autre: préciser : \_\_\_\_\_
- (11) NSP

*FILTRE : TOUS*

**Q27. De manière générale, quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour aller faire vos achats de vêtements, livres, disques, etc. ?**

*ENQ : « SHOPPING » AU SENS LARGE ; NE PAS PRENDRE EN COMPTE LES ACHATS ALIMENTAIRES*

*ENQ : NE PAS LIRE, UNE SEULE REPONSE POSSIBLE*

- (1) Voiture conducteur
- (2) Voiture passager
- (3) TPG (bus, trams, mouettes)
- (4) Mixte voiture-TPG
- (5) Mixte vélo-TPG
- (6) Mixte voiture-vélo
- (7) Moto, scooter
- (8) Vélo
- (9) A pied
- (10) Train, RER
- (11) Taxi
- (12) Autre
- (13) Nsp

FILTRE : TOUS

**Q28. Où vous rendez-vous le plus souvent pour réaliser vos achats de vêtements, livres, disques, etc. ?**

(1) Aéroport (centre commercial)	(39) Croix-de-Rozon (Bardonnex)	(71) Lancy Pont-Rouge
(2) Aire-la-Ville	(40) Dardagny	(72) La Praille (centre commercial)
(3) Anières	(41) Etrembières (France)	(73) Lausanne
(4) Annemasse (France)	(42) Genève Bâtie-Acacias	(74) Marais (Troinex)
(5) Arare (Plan-les-Ouates)	(43) Genève Bouchet-Moillebeau	(75) Meinier
(6) Archamps (France)	(44) Genève Champel-Roseraie	(76) Meyrin
(7) Autres Bardonnex	(45) Genève Charmilles -Châtelaine	(77) Nyon
(8) Autres Carouge	(46) Genève Cité-Centre	(78) Perly-Certoux
(9) Autres France	(47) Genève Délices -Grottes	(79) Petit-Lancy
(10) Autres Lancy	(48) Genève Eaux -Vives -Lac	(80) Plan-les-Ouates centre
(11) Autres Plan-les-Ouates	(49) Genève Florissant-Malagnou	(81) Plan-les-Ouates Chapelle
(12) Autres Suisse	(50) Genève Grand-Pré-Vermont	(82) Pregny-Chambésy
(13) Autres Troinex	(51) Genève Jonction-Plainpalais	(83) Presinge
(14) Autres Vaud	(52) Genève La Cluse-Philosophes	(84) Puplinge
(15) Autres Veyrier	(53) Genève ONU-Rigot	(89) Sierne (Veyrier)
(16) Avully	(54) GenèvePâquis -Navigation	(90) Soral
(17) Avusy	(55) Genève Sécheron-Prieuré	(91) St-Julien (France)
(18) Balexert	(56) Genève St-Gervais -Chantepoulet	(92) Thônex
(19) Bardonnex village	(57) Genève St-Jean-Aïre	(93) Thoiry
(20) Bellevue	(58) Genthod	(94) Troinex -Dessous
(21) Bemex	(59) Grand-Donzel (Veyrier)	(95) Troinex -Dessus
(22) Carouge La Praille-Tours de Carouge	(60) Grand-Lancy Bachet	(96) Vandoeuvres
(23) Carouge Batelle	(61) Grand-Lancy En Sauvy	(97) Vernier
(24) Carouge Pinchat	(62) Grand-Lancy La Praille	(98) Versoix
(25) Carrefour	(63) Grand-Lancy Palettes	(99) Vessy (Veyrier)
(26) Cartigny	(64) Grand-Lancy village	(100) Veyrier Pinchat
(27) Céligny	(65) Grand-Saconnex	(101) Veyrier Sur Rang
(28) Chancy	(66) Gy	(102) Veyrier village
(29) Charrot (Bardonnex)	(67) Hermance	(103) Vieux Carouge
(30) Chêne-Bougeries	(68) Jussy	(104) Voirêts (Plan-les Ouates)
(31) Chêne-Bourg	(69) Laconnex	(105) ZIPLO (Plan-les Ouates)
(32) Choulex	(70) Landecy (Bardonnex)	(106) Autre, préciser : _____
(33) Collex -Bossy	(85) Russin	(107) NSP
(34) Collonge-Bellerive	(86) Saconnex d'Arve-Dessous (Plan-les Ouates)	
(35) Cologny	(87) Saconnex d'Arve-Dessus (Plan-les Ouates)	
(36) Compesières (Bardonnex)	(88) Satigny	
(37) Confignon		
(38) Corsier		

FILTRE : TOUS

**Q29. Sur une échelle de 1 à 6 (1 pour très mauvais et 6 pour excellent), dites-moi quelle note vous attribuez à l'offre des Transports Publics Genevois à destination de votre lieu habituel d'achats de vêtements, livres, disques, etc.**

\_\_ (Nombre en clair)

(99) NSP

FILTRE : TOUS

**Q30. A quelle fréquence utilisez-vous les TPG pour aller faire vos achats de vêtements, livres, disques, etc. ?**

ENQ : NE PAS LIRE

- (1) Tous les jours (5-7 fois par semaine)
- (2) 2-4 fois par semaine
- (3) 1 fois par semaine
- (4) 2-3 fois par mois
- (5) 1 fois par mois
- (6) Moins souvent
- (7) Jamais
- (8) Ca dépend, très irrégulier

*FILTRE : SI N'est pas utilisateurs des TPG pour achats ; SI Q27 NE (3,4 ou 5)*

**Q31. Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas habituellement les Transports Publics Genevois pour aller faire vos achats de vêtements, livres, disques, etc. ?**

*ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES*

- (1) Insécurité
- (2) Jamais à l'heure, retard, pas ponctuel
- (3) Trop compliqué, trop de changements, pas assez bien desservi, trop de bus à prendre
- (4) Pas assez de bus, fréquence trop faible (horaire mal adapté)
- (5) Trop de monde, pas de place (confort)
- (6) Trop lent, trop long, pas assez rapide (vitesse)
- (7) Trop d'attente aux arrêts, lors des changements
- (8) Trop cher
- (9) Zone non desservie, pas de bus
- (10) Autre: préciser : \_\_\_\_\_
- (11) NSP

*FILTRE : TOUS*

**Q32. De manière générale, quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour réaliser votre activité ou pratique de loisirs la plus fréquente (pratique d'un sport, sorties, restaurant, cinéma, visites à des amis/famille, etc.) ?**

*ENQ : NE PAS LIRE, UNE SEULE REPONSE POSSIBLE*

- (1) Voiture conducteur
- (2) Voiture passager
- (3) TPG (bus, trams, mouettes)
- (4) Mixte voiture-TPG
- (5) Mixtes vélo-TPG
- (6) Mixtes voiture-vélo
- (7) Moto, scooter
- (8) Vélo
- (9) A pied
- (10) Train, RER
- (11) Taxi
- (12) Autre
- (13) Nsp

FILTRE : TOUS

**Q33. Où vous rendez-vous le plus souvent pour réaliser cette activité ou cette pratique ?**

(1) Aire-la-Ville	(38) Genève Bâtie-Acacias	(76) Plan-les-Ouates Chapelle
(2) Anières	(39) Genève Bouchet-Moillebeau	(77) Pregny -Chambésy
(3) Annemasse (France)	(40) Genève Champel-Roseraie	(78) Presinge
(4) Arare (Plan-les-Ouates)	(41) Genève Charmilles -Châtelaine	(79) Puplinge
(5) Archamps (France)	(42) Genève Cité-Centre	(80) Russin
(6) Autres Bardonnex	(43) Genève Délices -Grottes	(81) Saconnex d'Arve-Dessous (Plan-les Ouates)
(7) Autres Carouge	(44) Genève Eaux -Vives-Lac	(82) Saconnex d'Arve-Dessus (Plan-les Ouates)
(8) Autres France	(45) Genève Florissant-Malagnou	(83) Satigny
(9) Autres Lancy	(46) Genève Grand-Pré-Vermont	(84) Sierne (Veyrier)
(10) Autres Plan-les-Ouates	(47) Genève Jonction-Plainpalais	(85) Soral
(11) Autres Suisse	(48) Genève La Cluse-Philosophes	(86) St-Julien (France)
(12) Autres Troinex	(49) Genève ONU-Rigot	(87) Thonex
(13) Autres Vaud	(50) GenèvePâquis-Navigation	(88) Troinex -Dessous
(14) Autres Veyrier	(51) Genève Sécheron-Prieuré	(89) Troinex -Dessus
(15) Avully	(52) Genève St-Gervais -Chantepoulet	(90) Vandoeuvres
(16) Avusy	(53) Genève St-Jean-Aire	(91) Vernier
(17) Bardonnex village	(54) Genthod	(92) Versoix
(18) Bellevue	(55) Grand-Donzel (Veyrier)	(93) Vessy (Veyrier)
(19) Bernex	(56) Grand-Lancy Bachet	(94) Veyrier Pinchat
(20) Carouge La Praille-Tours de Carouge	(57) Grand-Lancy En Sauvy	(95) Veyrier Sur Rang
(21) Carouge Batelle	(58) Grand-Lancy La Praille	(96) Veyrier village
(22) Carouge Pinchat	(59) Grand-Lancy Palettes	(97) Vieux Carouge
(23) Cartigny	(60) Grand-Lancy village	(98) Voirrets (Plan-les Ouates)
(24) Céligny	(61) Grand-Saconnex	(99) ZIPLO (Plan-les Ouates)
(25) Chancy	(62) Gy	(100) Autre, préciser : _____
(26) Charrot (Bardonnex)	(63) Hermance	(101) NSP
(27) Chêne-Bougeries	(64) Jussy	
(28) Chêne-Bourg	(65) Laconnex	
(29) Choulex	(66) Landecy (Bardonnex)	
(30) Collex -Bossy	(67) Lancy Pont-Rouge	
(31) Collonge-Bellerive	(68) Lausanne	
(32) Cologny	(69) Marais (Troinex)	
(33) Compesières (Bardonnex)	(70) Meinier	
(34) Confignon	(71) Meyrin	
(35) Corsier	(72) Nyon	
(36) Croix-de-Rozon (Bardonnex)	(73) Perly -Certoux	
(37) Dardagny	(74) Petit-Lancy	
	(75) Plan-les-Ouates centre	

FILTRE : TOUS

**Q34. Sur une échelle de 1 à 6 (1 pour très mauvais et 6 pour excellent), dites-moi quelle note vous attribuez à l'offre des Transports Publics Genevois à destination du lieu que vous fréquentez dans le cadre de cette activité ou pratique de loisirs.**

\_\_ (Nombre en clair)

(99) NSP

FILTRE : TOUS

**Q35. A quelle fréquence utilisez-vous les TPG pour aller réaliser cette activité ou pratique de loisirs ?**

ENQ :NE PAS LIRE

(1) Tous les jours (5-7 fois par semaine)

(2) 2-4 fois par semaine

(3) 1 fois par semaine

(4) 2-3 fois par mois

(5) 1 fois par mois

(6) Moins souvent

(7) Jamais

(8) Ca dépend, très irrégulier

*FILTRE : SI N'est pas utilisateurs des TPG pour activités de loisirs ; SI Q32 NE (3,4 ou 5)*

**Q36. Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas habituellement les Transports Publics Genevois pour aller réaliser cette activité ou pratique de loisirs ?**

*ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES*

- (1) Insécurité
- (2) Jamais à l'heure, retard, pas ponctuel
- (3) Trop compliqué, trop de changements, pas assez bien desservi, trop de bus à prendre
- (4) Pas assez de bus, fréquence trop faible (horaire mal adapté)
- (5) Trop de monde, pas de place (confort)
- (6) Trop lent, trop long, pas assez rapide (vitesse)
- (7) Trop d'attente aux arrêts, lors des changements
- (8) Trop cher
- (9) Zone non desservie, pas de bus
- (10) Autre : préciser : \_\_\_\_\_
- (11) NSP

*FILTRE : TOUS*

**Q37. De manière générale, quels sont les deux principaux moments pendant lesquels vous utilisez les Transports Publics Genevois ?**

*ENQ : LIRE, DEUX REPONSES POSSIBLES*

- (1) Aux heures de pointe, en semaine (7h00-9h00 et 16h00-19h00)
- (2) Aux heures creuses, en semaine (avant 7h00 et 9h00-16h00)
- (3) En soirée, entre 19h00 et 24h00
- (4) La nuit, dès 24h00
- (5) Le week-end
- (6) Jamais
- (7) NSP

## Avis sur le service Proxibus

FILTRE : TOUS

**Q38. Vers quelles destinations (dans les communes avoisinantes ou plus lointaines) souhaiteriez-vous qu'un renforcement de l'offre de transports en commun soit mis en place ?**

ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

(1) Aire-la-Ville	(37) Dardagny	(74) Petit-Lancy
(2) Anières	(38) Genève Bâtie-Acacias	(75) Plan-les-Ouates centre
(3) Annemasse (France)	(39) Genève Bouchet-Moillebeau	(76) Plan-les-Ouates Chapelle
(4) Arare (Plan-les-Ouates)	(40) Genève Champel-Roseraie	(77) Pregny -Chambésy
(5) Archamps (France)	(41) Genève Charmilles -Châtelaine	(78) Presinge
(6) Autres Bardonnex	(42) Genève Cité-Centre	(79) Puplinge
(7) Autres Carouge	(43) Genève Délices -Grottes	(80) Russin
(8) Autres France	(44) Genève Eaux -Vives -Lac	(81) Saconnex d'Arve-Dessous (Plan-les-Ouates)
(9) Autres Lancy	(45) Genève Florissant-Malagnou	(82) Saconnex d'Arve-Dessus (Plan-les-Ouates)
(10) Autres Plan-les-Ouates	(46) Genève Grand-Pré-Vermont	(83) Satigny
(11) Autres Suisse	(47) Genève Jonction-Plainpalais	(84) Sierne (Veyrier)
(12) Autres Troinex	(48) Genève La Cluse-Philosophes	(85) Soral
(13) Autres Vaud	(49) Genève ONU-Rigot	(86) St-Julien (France)
(14) Autres Veyrier	(50) GenèvePâquis -Navigation	(87) Thonex
(15) Avully	(51) Genève Sécheron-Prieuré	(88) Troinex -Dessous
(16) Avusy	(52) Genève St-Gervais -Chantepoulet	(89) Troinex -Dessus
(17) Bardonnex village	(53) Genève St-Jean-Aire	(90) Vandoeuvres
(18) Bellevue	(54) Genthod	(91) Vernier
(19) Bernex	(55) Grand-Donzel (Veyrier)	(92) Versoix
(20) Carouge La Praille-Tours de Carouge	(56) Grand-Lancy Bachet	(93) Vessy (Veyrier)
(21) Carouge Batelle	(57) Grand-Lancy En Sauvy	(94) Veyrier Pinchat
(22) Carouge Pinchat	(58) Grand-Lancy La Praille	(95) Veyrier Sur Rang
(23) Cartigny	(59) Grand-Lancy Palettes	(96) Veyrier village
(24) Céligny	(60) Grand-Lancy village	(97) Vieux Carouge
(25) Chancy	(61) Grand-Saconnex	(98) Voirets (Plan-les Ouates)
(26) Charrot (Bardonnex)	(62) Gy	(99) ZIPLO (Plan-les Ouates)
(27) Chêne-Bougeries	(63) Hermance	(100) Autre, préciser : _____
(28) Chêne-Bourg	(64) Jussy	(101) NSP
(29) Choulex	(65) Laconnex	
(30) Collex -Bossy	(66) Landecy (Bardonnex)	
(31) Collonge-Bellerive	(67) Lancy Pont-Rouge	
(32) Cologny	(68) Lausanne	
(33) Compesières (Bardonnex)	(69) Marais (Troinex)	
(34) Confignon	(70) Meinier	
(35) Corsier	(71) Meyrin	
(36) Croix-de-Rozon (Bardonnex)	(72) Nyon	
	(73) Perly -Certoux	

FILTRE : SI Q1=1,2,3,4 ou 6

Les TPG voudraient proposer une offre supplémentaire dans votre région. Il s'agit d'un service de transport « à la demande », « porte à porte », effectué par de petits bus à l'intérieur de la zone, fixation de l'heure de prise en charge lors de la réservation. En plus du porte à porte interne à la zone, vous pouvez être déposé à l'arrêt d'une ligne principale (12-13-14-18-D) le plus proche de la zone (Perly – Plan-les-Ouates – Bachet – Rondeau de Carouge).

FILTRE : SI Q1=1,2,3,4 ou 6

**Q39. Ce service supplémentaire au service des lignes régulières vous serait-il utile pour réaliser certaines activités ? Si oui, lesquelles ?**

ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- (1) Travail
- (2) Formation
- (3) Déplacements professionnels
- (4) Loisirs (sport, sorties, cinéma, restaurant, etc.)
- (5) Visites amis/famille
- (6) Achats alimentaires principaux
- (7) Achats de vêtements, livres, disques, etc.
- (8) Non, pas utile
- (9) NSP

FILTRE : SI Q1=1,2,3,4 ou 6 ET SI Q6=1

**Q40. Ce service supplémentaire au service des lignes régulières serait-il utile à votre/vos enfant(s) pour réaliser certaines activités ? Si oui, lesquelles ?**

ENQ : NE PAS LIRE, PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- (1) Travail
- (2) Formation
- (3) Déplacements professionnels
- (4) Loisirs (sport, sorties, cinéma, restaurant, etc.)
- (5) Visites amis/famille
- (6) Achats alimentaires principaux
- (7) Achats de vêtements, livres, disques, etc.
- (8) Non, pas utile
- (9) NSP

FILTRE : SI Q1=1,2,3,4 ou 6

Le service de transport « à la demande » que nous vous avons décrit nécessite que les personnes qui veulent l'utiliser doivent faire une réservation préalable auprès d'une centrale de réservation au minimum une heure à l'avance ou la veille avant 19h00.

**Q41. Considérez-vous que le fait de devoir commander et réserver son transport au minimum une heure à l'avance... :**

LIRE

- (1) Serait plutôt une raison de ne pas recourir à ce service car c'est trop contraignant
- (2) Ne serait pas une contrainte, car il est normal de devoir réserver si on veut choisir soi-même son horaire et sa destination
- (3) NSP

FILTRE : SI Q1=1,2,3,4 ou 6

**Q42. Parlons maintenant du prix. Cette offre supplémentaire nécessite un supplément de coût. Quelle surtaxe maximum êtes-vous disposé à payer par déplacement, sachant qu'un déplacement dans la zone est de Fr. 1.80. - et qu'un déplacement pour aller au centre-ville est de Fr. 2.20. - ?**

ENQ : saisir le montant de la surtaxe maximum

-- (Nombre en clair)

- (99) NSP

## Données socio-démographiques

Terminons cet entretien avec quelques renseignements supplémentaires sur vous-même et votre ménage (données statistiques pour le traitement des réponses)

FILTRE : TOUS

**Q43. Avez-vous en règle générale un véhicule (voiture, moto ou scooter) à disposition pour réaliser vos déplacements ?**

- (1) Oui
- (2) Non
- (3) NSP

FILTRE : TOUS

**Q44. Quelle est la dernière école ou formation que vous avez suivie ?**

ENQ : LIRE

- (1) Ecole primaire
- (2) Secondaire (cycle d'orientation, fin de la scolarité obligatoire)
- (3) Apprentissage ou école professionnelle à plein temps (CFC ou équivalent)
- (4) Ecole secondaire supérieure (maturité, bac, collège, lycée, gymnase)
- (5) Ecole professionnelle supérieure (brevet fédéral, diplôme ou maîtrise)
- (6) Université, Hautes Ecoles (y compris diplôme postgrade)
- (7) NE PAS LIRE : Autre
- (8) NSP

FILTRE : TOUS

**Q45. Dans quelle tranche de revenu mensuel brut se situe votre ménage ?**

ENQ : si habite en couple, il s'agit du revenu des deux conjoints

LIRE

- (1) Jusqu'à 4'000.-/mois
- (2) De 4001.- à 6'000.- /mois
- (3) De 6001.- à 8'000.- /mois
- (4) De 8001.- à 10'000.- /mois
- (5) De 10'001.- à 12'000.- /mois
- (6) Plus de 12'000.- /mois
- (7) NE PAS LIRE : Ne sait pas
- (8) NE PAS LIRE : Refus de répondre