

2015

2016

Enquête Déplacements



Bassin genevois



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Interreg
France - Suisse

Glct
TRANSPORTS
PUBLICS
ROMANDE/ITALIENS



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

haute
savoie
le Département

AIN
le Département

Annemasse Agglo
Agglomération

THONON
agglomération

Communauté de communes
du Genevois

COMMUNAUTÉ
DE COMMUNES
PAYS de GENÈVE

IMPRESSUM

Commanditaire

GLCT des Transports Publics Transfrontaliers

Mandataire

6t-bureau de recherche Sàrl
2, rue de la Muse
1205 Genève
022 552 02 98

Auteurs (ordre alphabétique)

Théo Konc	theo.konc@6-t.co
Marion Lagadic	marion.lagadic@6-t.co
Simon Moreau	simon.moreau@6-t.co
Sébastien Munafò	sebastien.munafò@6-t.co

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2018). Enquête Déplacements 2015-2016 : Le Bassin genevois.

Version : 26 mars 2018

Sommaire

1 – Introduction et méthodologie	4
Une base de données unique sur la mobilité dans le Bassin Genevois.....	5
Les chiffres clés à retenir	9
2 – Données de cadrage et équipement des habitants du Bassin Genevois.....	11
Qui sont-ils ?	12
Comment sont-ils équipés ?	14
3 – Comment se déplacent-ils ?.....	19
Caractériser la mobilité	20
L'enchaînement des déplacements.....	22
Pourquoi se déplacent-ils ?	23
Les distances parcourues	26
La durée des déplacements.....	29
La vitesse des déplacements.....	32
Quels modes utilisent-ils ?	33
Le taux d'occupation des véhicules	35
4 – L'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	36
L'usage des transports collectifs.....	37
L'intermodalité.....	38
L'accès aux transports en commun	39
5 – Les groupes de population ou de déplacements spécifiques	41
La mobilité tous motifs des actifs.....	42
La mobilité domicile-travail.....	44
Les déplacements secondaires professionnels.....	47
La mobilité des actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève	49
La mobilité des actifs sortant quotidiennement du canton de Genève.....	51
La mobilité tous motifs des écoliers de 6-11 ans.....	52
La mobilité tous motifs des 12-18 ans.....	56
La mobilité tous motifs des étudiants	60
La mobilité des personnes au chômage et en recherche d'emploi	63
La mobilité des retraités de 74 ans et moins	65
La mobilité des retraités de 75 ans et plus	68
6 – La mobilité entre les territoires du Bassin genevois	71
Organisation des déplacements tous motifs	72
Domicile-travail	79
Domicile-études	84
Vers le canton de Genève	87
Depuis le canton de Genève.....	90
8 – Annexes	91
Lexique des abréviations.....	92
Agrégation des modes.....	93
Agrégation des motifs	94



INTRODUCTION ET METHODOLOGIE

- Une base de données unique sur la mobilité dans le Bassin genevois
- Les chiffres clés à retenir



UNE BASE DE DONNEES UNIQUE SUR LA MOBILITE DANS LE BASSIN GENEVOIS

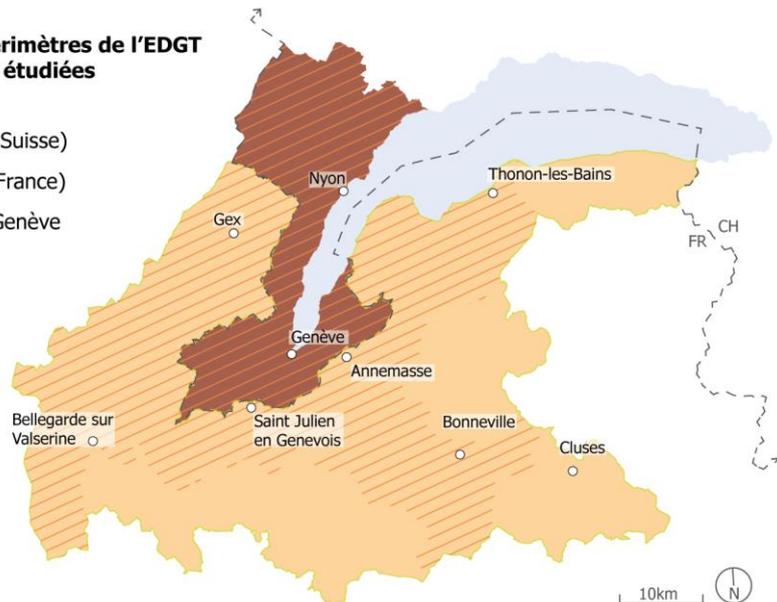
Fusionner l'EDGT française et le MRMT suisse

La base de données étudiée dans le présent rapport a été construite par la fusion des données de l'Enquête Déplacement Grands Territoires (**EDGT**) 2015-2016 côté France et du Microrecensement Mobilité et Transports (**MRMT**) 2015 côté Suisse.

L'EDGT couvre **201** communes françaises du Bassin genevois, tandis que le MRMT porte sur les **45** communes du canton de Genève et **47** communes vaudoises du district de Nyon. La nouvelle base comprend donc un total de **293** communes, soit une surface supérieure à celle du Grand Genève, qui compte **212** communes.

Parts des périmètres de l'EDGT et du MRMT étudiées

-  MRMT (Suisse)
-  EDGT (France)
-  Grand Genève



Préparer les données pour créer une base transfrontalière

Afin d'aboutir à une base de données commune à partir des deux enquêtes dont la méthodologie et le contenu sont différents, un travail conséquent de nettoyage, d'harmonisation et de fusion a dû être entrepris.

Le travail suivant a ainsi été réalisé :

- Les personnes âgées de moins de 6 ans ont été retirées de la base de données pour les données issues de l'EDGT ;
- Les données relatives au samedi et dimanche ont été retirées de la base pour les données issues du MRMT ;
- Les données relatives aux périodes de vacances estivales et hivernales ont été retirées de la base pour les données issues du MRMT ;
- Les déplacements réalisés entre minuit et 3h59 ont été retirés pour les données issues de l'EDGT ;
- Les motifs et les modes ont été agrégés pour obtenir des classifications communes
- L'ensemble des variables renseignées ont été recodées/harmonisées

En fin de compte, la base de données transfrontalière ainsi créée est constituée de 4 bases :

- Ménages
- Personnes
- Déplacements
- Trajets



Nettoyage des données

Une fois la base transfrontalière créée, une phase de nettoyage et de plausibilisation des données a été entreprise. Cette phase n'a cependant conduit qu'à un nombre très limité de suppression de données.

Les bases ont été nettoyées selon les principes décrits ci-dessous, le nombre de déplacements concernés, peu nombreux, est indiqué entre parenthèses :

- Personnes effectuant leur premier déplacement de la journée depuis un endroit qui n'est pas leur domicile (découcheurs) et qui parcourent plus de 100 km pour ce déplacement (47)
- Distance de plus de 1000 km (4)
- Voiture conducteur et passager et vitesse de plus de 150 km/h (58)
- Train ou TIM+TC* et vitesse de plus de 200 km/h (1)
- Deux-roues motorisés et vitesse de plus de 130 km/h (1)
- TC routiers et vitesse de plus de 100 km/h (4)
- Bateau avec une vitesse de plus de 80 km/h (0)
- Marche et autres modes doux avec une vitesse de plus de 20 km/h (1)
- Vélo avec une vitesse de plus de 45 km/h (23)

Les effectifs de la base transfrontalière

Les effectifs de la base transfrontalière finale sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Dans chaque base, les coefficients de pondérations suisses (pondération relative) ont été adaptés pour obtenir des coefficients de redressement dont l'utilisation permet d'estimer des valeurs absolues en lien avec les populations-mères des échantillons.

	Ménages		Personnes-cibles		Déplacements		Trajets	
	Non pondérés	Redressés	Non pondérés	Redressés	Non pondérés	Redressés	Non pondérés	Redressés
MRMT	5'481	231'912	5'481	543'675	12'020	1'194'298	18'985	1'900'995
EDGT	4'583	221'487	6'995	476'249	26'059	1'839'241	35'905	2'553'959
Total	10'064	453'399	12'476	1'019'924	38'079	3'033'539	54'890	4'454'955

Des différences méthodologiques à avoir en tête pour les interprétations

Les différences méthodologiques relatives aux deux enquêtes impliquent un certain nombre de points d'attention lorsqu'il s'agit d'interpréter les chiffres présentés. En particulier :

- Les données de **distances** issues de l'EDGT sont calculées à posteriori en appliquant un facteur de correction à la distance à vol d'oiseau entre le point de départ et le point d'arrivée. Dès lors, ces données sont beaucoup moins précises et fiables que celles issues du MRMT basée sur des géocoordonnées XY et un outil de routing ;
- Les différences de précisions concernant les distances se répercutent logiquement sur les analyses concernant les **vitesse** ;
- Les heures de départ et d'arrivées et, par conséquent, les **durées** n'ayant été recensées que pour les déplacements dans l'EDGT (et pas les trajets), le calcul des durées par mode ne peut se baser que sur déplacement d'un seul trajet. Cela implique des durées qui ne prennent pas en compte les temps d'attente et de transbordement pour les déplacements réalisés en TC.
- Les motifs à destination ont été construits en excluant le motif « Retour à domicile ».

* Voir annexe pour lexique des abréviations



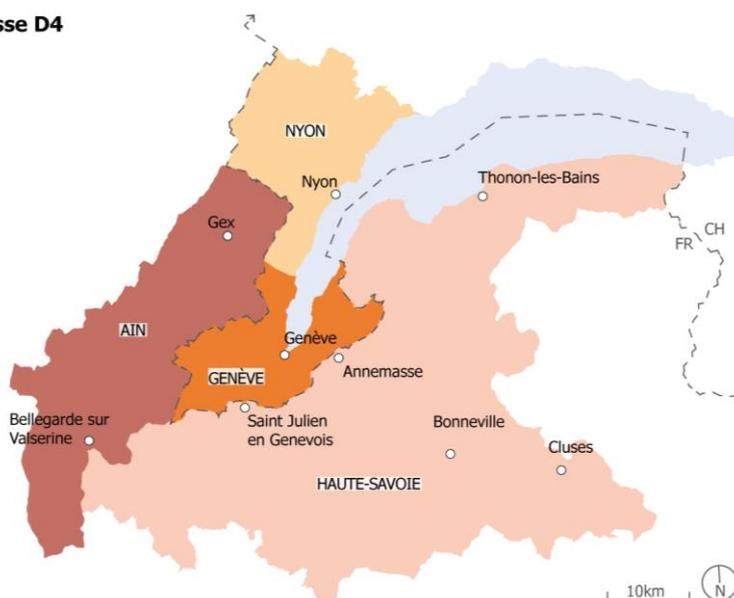
Périmètres géographiques analysés

La base de données a été analysée sur deux niveaux de découpage définis par la maîtrise d'ouvrage :

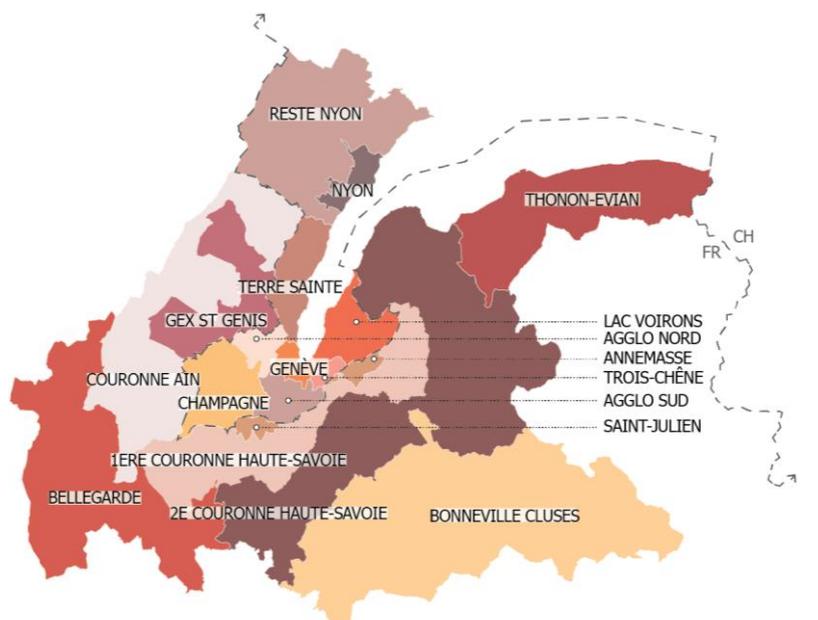
- Le territoire **D4** FS (franco-suisse), qui regroupe quatre zones : le canton de Genève, le district de Nyon, une partie du département de l'Ain et une partie du département de Haute-Savoie ;
- Le territoire **D17** FS constitué de 8 zones internes sur la partie française et de 9 zones internes sur la partie suisse.
- Les analyses portent, conformément au cahier des charges, sur le périmètre D4 ou le périmètre D17.

Périmètre d'analyse franco-suisse D4

- Genève
- Nyon
- Ain
- Haute-Savoie



Périmètre d'analyse franco-suisse D17





Structure du document

L'objectif de ce rapport est de présenter synthétiquement les principaux résultats des analyses tirées de la base de données transfrontalière.

Après cette partie introductive et méthodologique, le rapport abordera ainsi 5 thématiques :

- Dans la **partie 2**, les **données de cadrage** sur la population du Bassin genevois sont présentées tout comme les indicateurs sur leur **équipement** en voiture, deux-roues motorisés, permis de conduire ou encore abonnement de transport collectif ;
- La **partie 3** aborde les **caractéristiques principales de leurs déplacements un jour moyen de semaine** : nombre de déplacements par jour, boucles, motifs, distances parcourues, durée, vitesse ou encore les modes utilisés ;
- Un focus thématique spécifique sur **l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle** fait l'objet de la **partie 4** : usage des transports collectifs, intermodalité et accès au transport en commun ;
- Dans la **partie 5**, nous nous penchons sur des **groupes de population ou de déplacements spécifiques** qui font l'objet d'enjeux conséquents dans la région ;
 - Les actifs ;
 - La mobilité domicile-travail ;
 - Les déplacements secondaires professionnels ;
 - Les déplacements des actifs se rendant dans le canton de Genève pour travailler ;
 - Les déplacements des actifs quittant le canton de Genève pour travailler ;
 - Les 6-11 ans ;
 - Les 12-18 ans ;
 - Les étudiants ;
 - Les personnes en recherche d'emploi ;
 - Les retraités jusqu'à 74 ans ;
 - Les retraités à partir de 75 ans ;
- Enfin, la **partie 6** abordera les **flux entre les territoires composant le Bassin genevois**.

Données brutes

L'ensemble des données brutes associées à ce rapport, en particulier les tableaux précisant les indicateurs présentés sous forme de cartes, ont été livrés aux commanditaires et sont donc également consultables.

LES CHIFFRES CLES A RETENIR

Sur les données de cadrage du territoire

Sur l'ensemble des secteurs D17, seulement **6 sous-ensembles présentent une densité supérieure à 2'400 hab/km²** : ville de Genève, Trois Chêne, villes de Saint Julien et Annemasse, Agglo Sud, Agglo Nord

Sur l'équipement des ménages

Une moyenne de **528 voitures pour 1'000 habitants**, qui varie entre **300** pour la ville de Genève et **737** pour la couronne de l'Ain.

55% des voitures ont une motorisation **essence**, 44% en diesel et 1% en hybride, électrique ou gaz

De **très grandes différences de part et d'autre de la frontière** dans ce domaine : en Suisse, 74% des voitures ont une motorisation essence contre 41% en France (une part du diesel de 58%)

28% des habitants sont abonnés aux transports en commun (hors demi-tarif). Cette part est de 44% dans le canton de Genève et de 13% en Haute-Savoie.

Sur la mobilité un jour moyen de semaine

3,9 déplacements par personne par jour en moyenne en semaine

33% sont des **déplacements pendulaires** (domicile-travail, domicile-formation/école). Cette part atteint 60% en heure de pointe du matin.

Un budget temps moyen de déplacement de **72 minutes par personne par jour** en semaine.

85 minutes pour les résidents du canton de Genève

63 minutes pour les résidents de Haute-Savoie

Une distance moyenne de **31 kilomètres par personne par jour**

19 kilomètres pour les résidents des villes d'Annemasse et St-Julien

25 kilomètres pour les résidents de la ville de Genève

52 kilomètres pour les résidents du District de Nyon

58% des déplacements sont réalisés en **transports individuels motorisés**,

25% chez les habitants de la ville de Genève, 61% chez ceux du District de Nyon et 81% chez les habitants de la première couronne de Haute-Savoie

10% en transports en commun

29% en mobilité douce

77% des distances sont réalisées en **transports individuels motorisés**,

52% chez les habitants de la ville de Genève, 74% chez ceux du District de Nyon et 89% chez les habitants de la première couronne de Haute-Savoie

19% en transports en commun

4% en mobilité douce



Sur les flux de déplacements

95% des déplacements sont **internes** au Bassin genevois

7% des déplacements générés par les territoires voisins du canton de Genève sont à destination du canton de Genève, avec une part décroissante en s'éloignant du centre :

- **entre 10 et 15%** pour la première couronne de Haute-Savoie (hors villes de Saint Julien en Genevois. et Annemasse)
- **entre 5% et 10%** pour la 2ème couronne et les villes de Saint Julien et Annemasse
- **moins de 5%** pour la 3ème couronne (Cluses, Thonon, Bonneville, ...)

81% des déplacements à destination du Canton de Genève sont réalisés en voiture ou 2 roues motorisés

19% en modes autres (TC, modes doux, etc.). Cette part atteint 35% pour les résidents de l'agglomération de Nyon



DONNEES DE CADRAGE ET EQUIPEMENT DES HABITANTS DU BASSIN GENEVOIS

- Qui sont-ils ?
- Comment sont-ils équipés ?

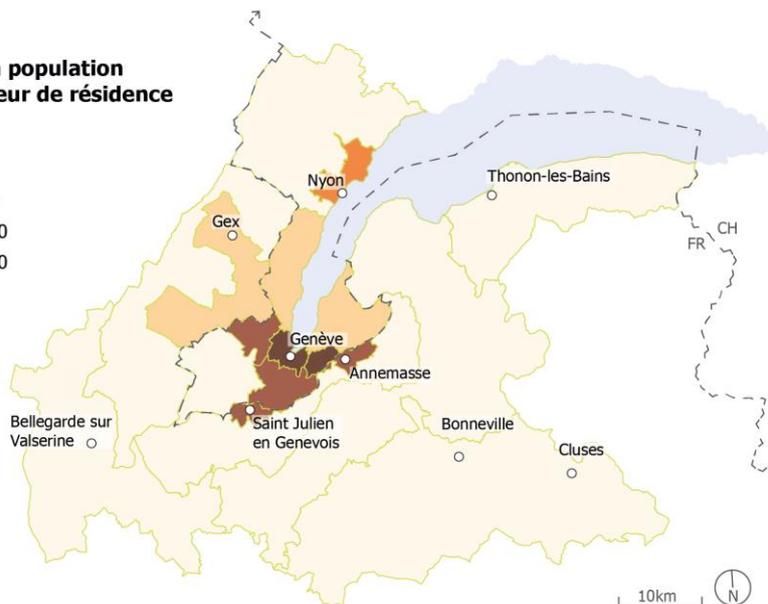
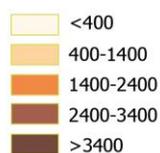
2

QUI SONT-ILS ?

Des densités de population très diverses : une métropole discontinue

La densité de population varie de manière importante au sein du bassin genevois¹ : l'agglomération se caractérise par un **cœur urbain très dense, avec 12 473 habitants par km² en ville de Genève**, entouré par deux satellites de l'autre côté de la frontière, Annemasse et Saint-Julien en Genevois (3188 habitants/km²). La densité de population diminue rapidement hors de ces cœurs urbains : seulement 85 habitants/km² dans le pôle de Bellegarde, 93 habitants/km² dans la couronne de l'Ain.

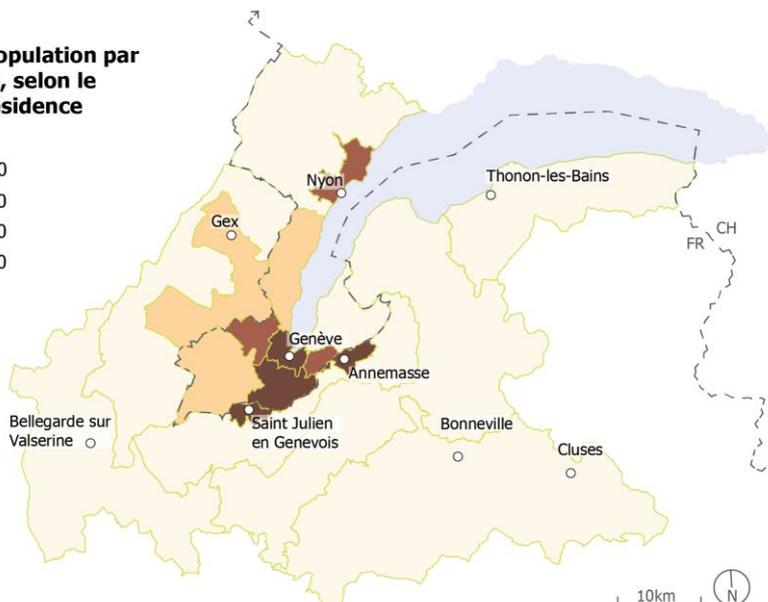
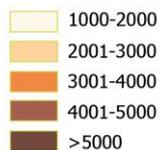
Densité de la population selon le secteur de résidence (hab/km²)



La densité par surface bâtie révèle la même structure urbaine

L'étude de la densité de population par surface bâtie révèle les mêmes pôles urbains denses, et l'existence d'une périphérie étalée où la densité atteint un minimum de **1301 habitants par kilomètre carré bâti** (2^e couronne de Haute-Savoie).

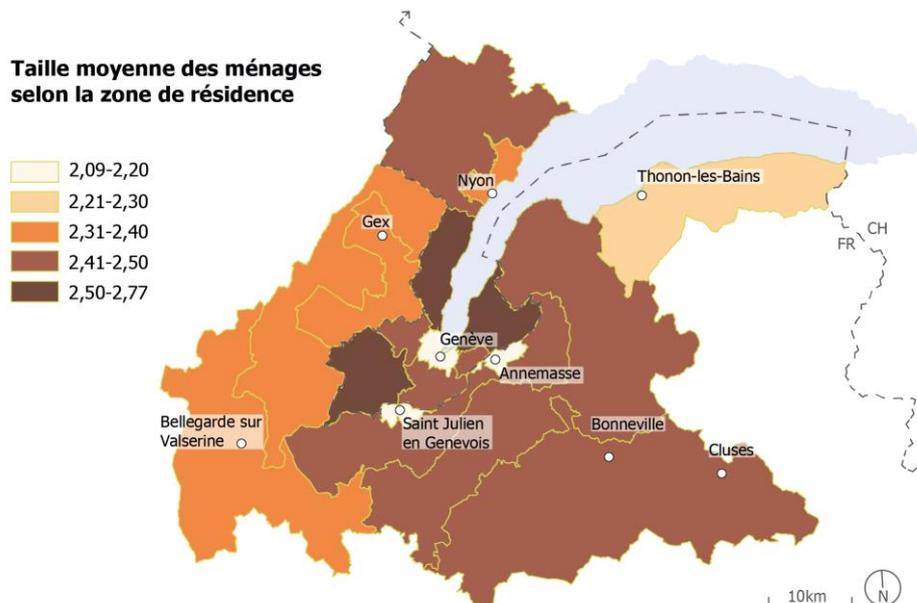
Densité de population par surface bâtie, selon le secteur de résidence (hab/km²)



1 Source : Relevé structurel suisse 2010-2014 / RGP France 2013

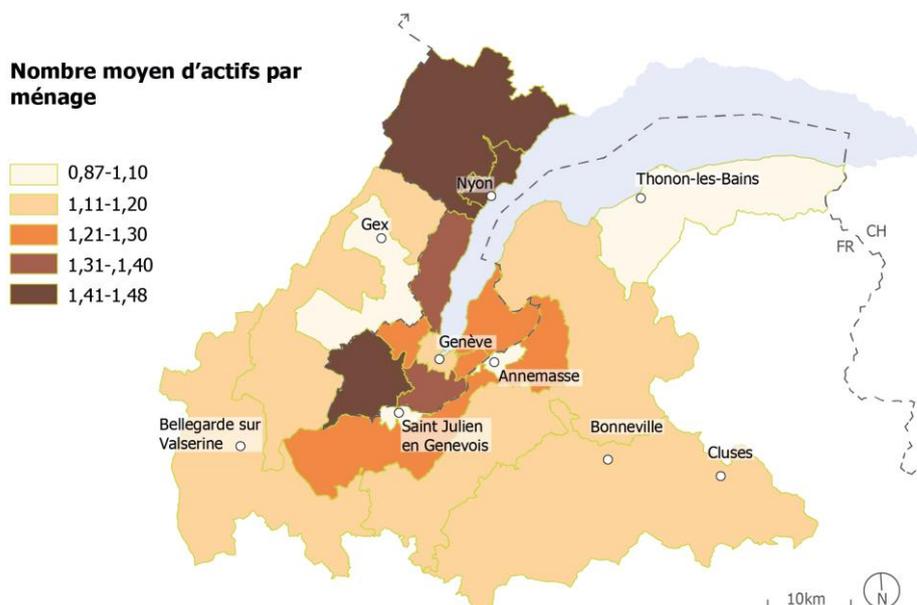
Des ménages de taille réduite dans les pôles

C'est au sein des pôles urbains que la taille des ménages est la plus réduite : elle est de **2,09 personnes par ménage à en ville de Genève** (2,25 en Suisse selon le Relevé Structurel du Recensement Fédéral), et de **2,04 personnes par ménage dans les pôles urbains d'Annemasse et de Saint-Julien**. Elle est entourée par une couronne de communes-satellites, où la taille des ménages est supérieure à la moyenne suisse : 2,48 personnes par ménage dans l'agglomération Nord, 2,49 dans l'agglomération Sud. C'est dans les secteurs de Lac-Voirons (2,77) et de Champagne (2,70), en périphérie proche de la ville de Genève, que la taille des ménages est la plus importante.



Une moyenne de 1.13 actif par ménage

Sur le territoire, chaque ménage compte en moyenne **1,13 actif**. La ville de Genève est proche de cette moyenne, avec **1,16 actif par ménage**. Le nombre d'actifs par ménage est le plus important dans l'agglomération de Nyon (1,41) et dans le reste du district de Nyon (1,48), et le plus bas dans les pôles urbains d'Annemasse et Saint-Julien (0,87), et dans le pôle Thonon Evian (1,02).



2

COMMENT SONT-ILS EQUIPES ?

528 voitures pour 1000 habitants

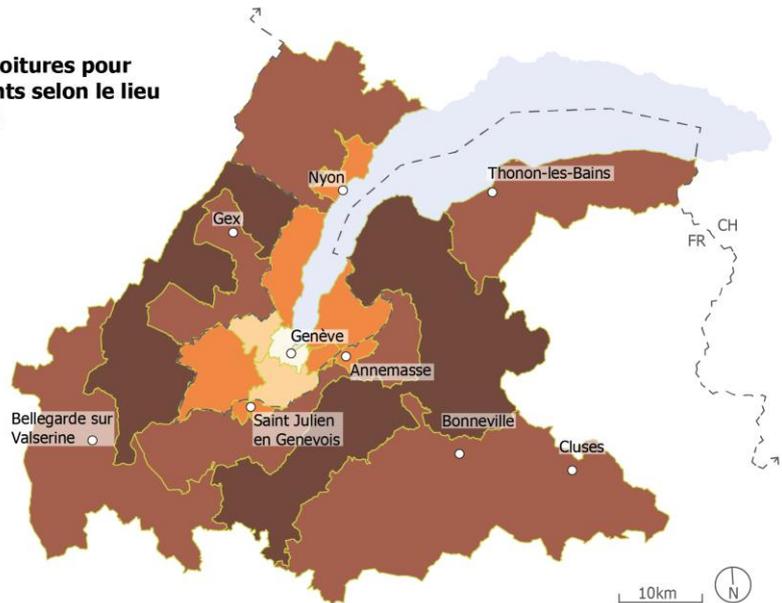


DEFINITION

Le taux de motorisation a été calculé en divisant le nombre de voitures détenues par l'ensemble des ménages du secteur étudié par le nombre d'habitants résidant dans ce secteur. Il ne correspond pas au taux de motorisation officiel, qui est basé sur les immatriculations.

Les habitants du bassin genevois disposent, en moyenne, de **528 voitures pour 1000 habitants**¹. L'équipement varie néanmoins de manière importante au sein de l'agglomération : il est le plus faible en cœur d'agglomération (**300 voitures pour 1000 habitants en ville de Genève**), et augmente en périphérie pour atteindre un maximum de **737 voitures pour 1000 habitants dans la couronne de l'Ain**.

Nombre de voitures pour 1000 habitants selon le lieu de résidence



17% des ménages ne disposent pas de voiture

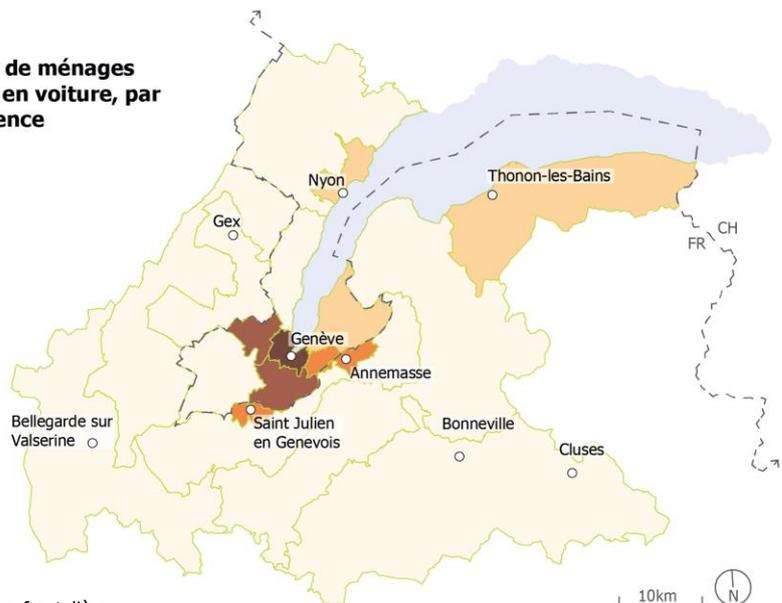
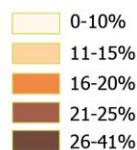


DEFINITION

Les voitures à disposition des ménages comprennent les voitures réellement possédées par les ménages et les voitures qui sont mises à leur disposition, de manière totale ou partielle, par l'employeur par exemple.

L'étude du pourcentage de ménages non équipés en voiture par secteur révèle de grandes disparités au sein du bassin genevois : la part de ménages non-équipés va de **3%** en deuxième couronne de Haute-Savoie ou dans la couronne de l'Ain, à **41%** en ville de Genève.

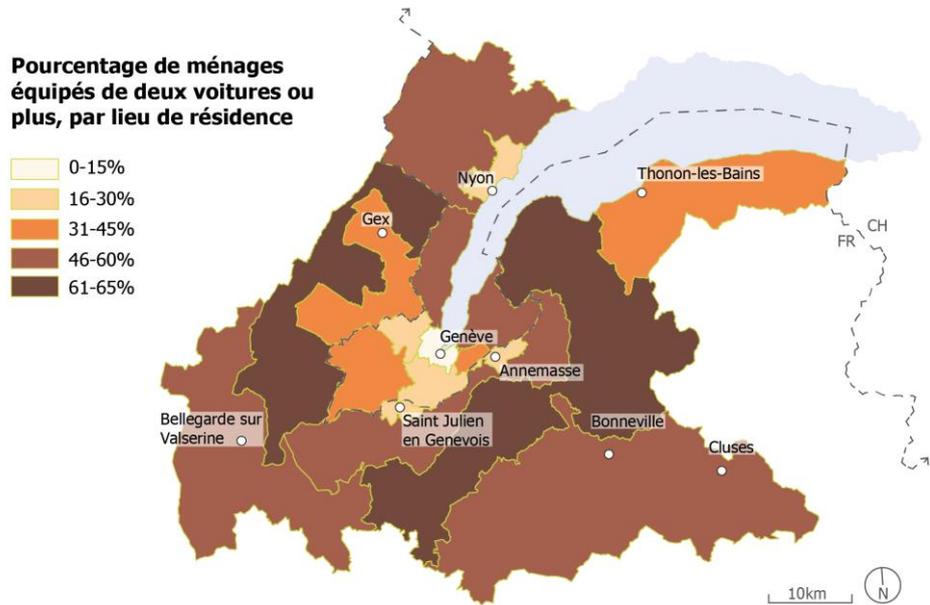
Pourcentage de ménages non-équipés en voiture, par lieu de résidence



1 Extrapolation de la base transfrontalière

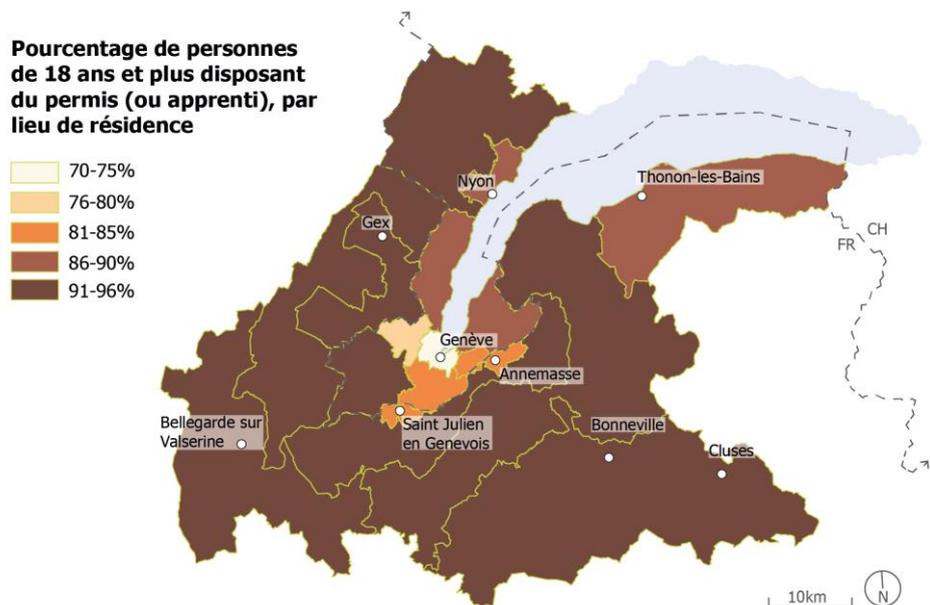
37% des ménages disposent de deux voitures ou plus

La part de ménages disposant de deux voitures ou plus est de seulement **11%** en ville Genève, alors qu'elle dépasse les **60%** dans certains secteurs de la périphérie. La deuxième couronne de Haute Savoie (**61%** de ménages multi-équipés) et la couronne de l'Ain (**62%** de ménages multi-équipés) se distinguent par un équipement important.



85% des résidents du Bassin genevois possèdent le permis de conduire

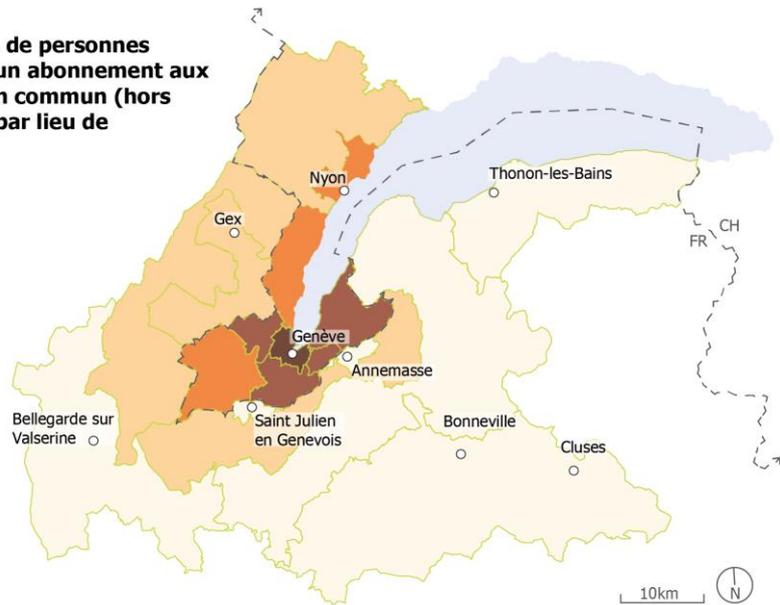
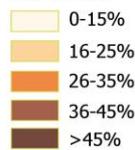
85% des personnes de 18 ans et plus disposent du permis de conduire, ou sont en cours d'apprentissage de la conduite. Cette part va de **75%** en ville de Genève à **96%** en 2^e couronne de Haute-Savoie ou dans la couronne de l'Ain.



28% de personnes abonnées aux transports en commun (hors demi-tarif)

28% des résidents du Bassin genevois disposent d'un abonnement aux transports en commun (tous types confondus hors demi-tarif CFF). On observe néanmoins une rupture nette au niveau de la frontière : alors que le taux d'abonnement est de 41% en moyenne côté suisse (50% en ville de Genève), il ne dépasse pas les 18% côté français.

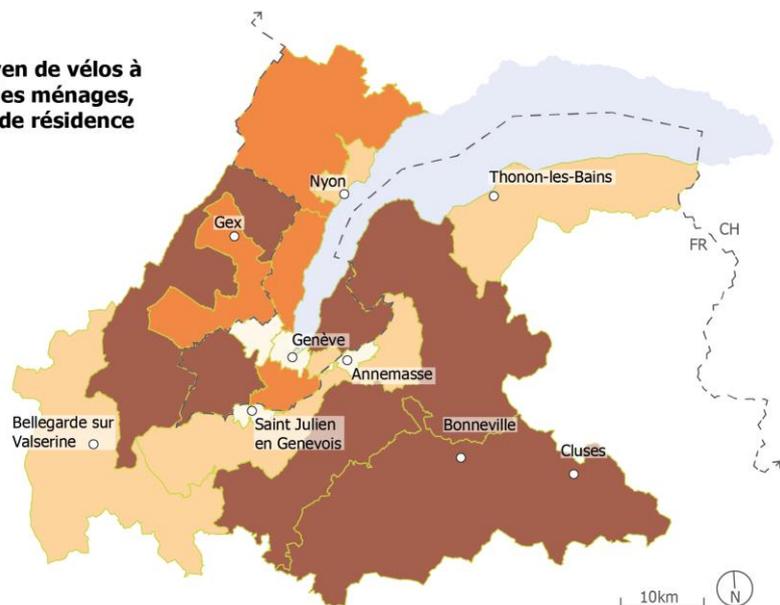
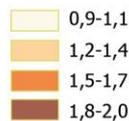
Pourcentage de personnes disposant d'un abonnement aux transports en commun (hors demi-tarif), par lieu de résidence



1,4 vélo par ménage

Le nombre moyen de vélos par ménage est plus élevé en périphérie qu'en cœur d'agglomération, ce qui tend à suggérer que ce mode de transport est principalement utilisé dans un but récréatif, et pas comme un mode de transport urbain.

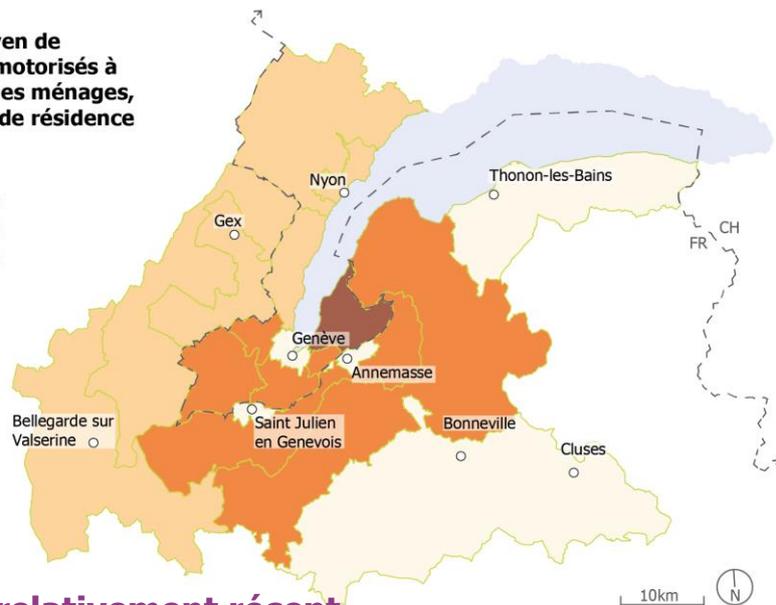
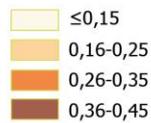
Nombre moyen de vélos à disposition des ménages, selon le lieu de résidence



0,2 deux-roues motorisé par ménage

L'équipement en deux-roues motorisés atteint ses valeurs les plus basses dans les principaux pôles urbains de l'agglomération : **0,15** deux-roues par ménage en ville de Genève ; **0,13** dans les pôles urbains d'Annemasse et Saint-Julien en Genevois. Il est le plus élevé dans les zones périphériques à proximité immédiate de ceux-ci, pour redescendre de nouveau en deuxième couronne. L'équipement en deux-roues motorisés semble donc être **associé au suburbain dense**.

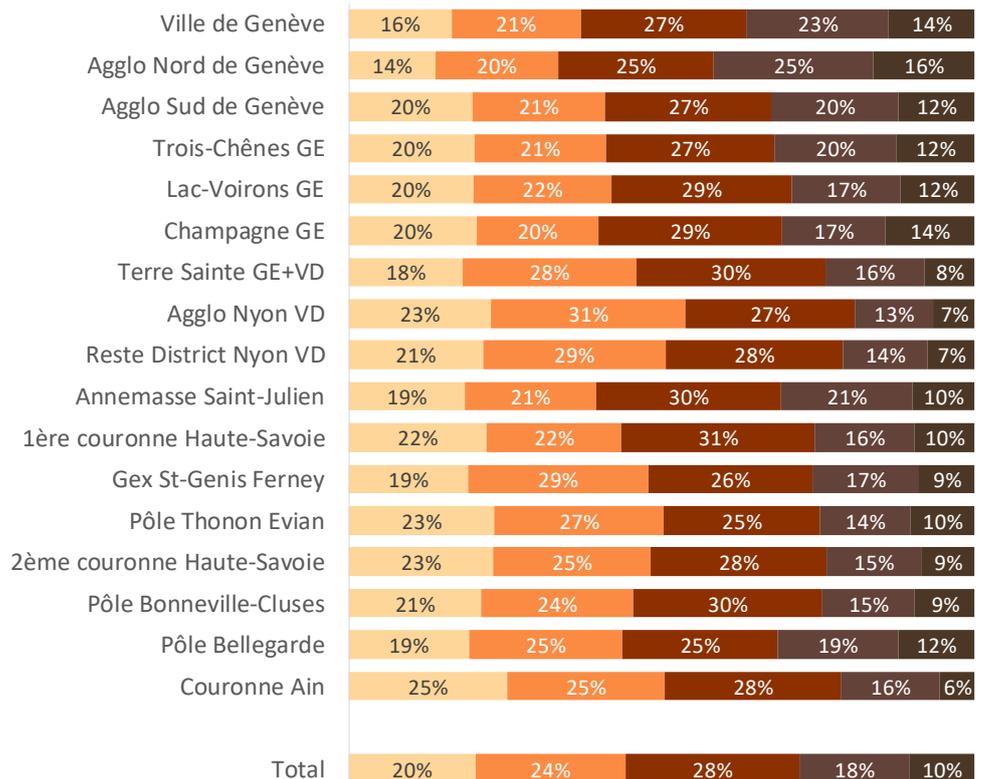
Nombre moyen de deux-roues motorisés à disposition des ménages, selon le lieu de résidence



Un parc automobile relativement récent

Près de la moitié (**44%**) des 512 750 véhicules détenus par les résidents de l'agglomération du Bassin genevois a été mise en circulation **à partir de 2010**.

Voitures par année de première mise en circulation

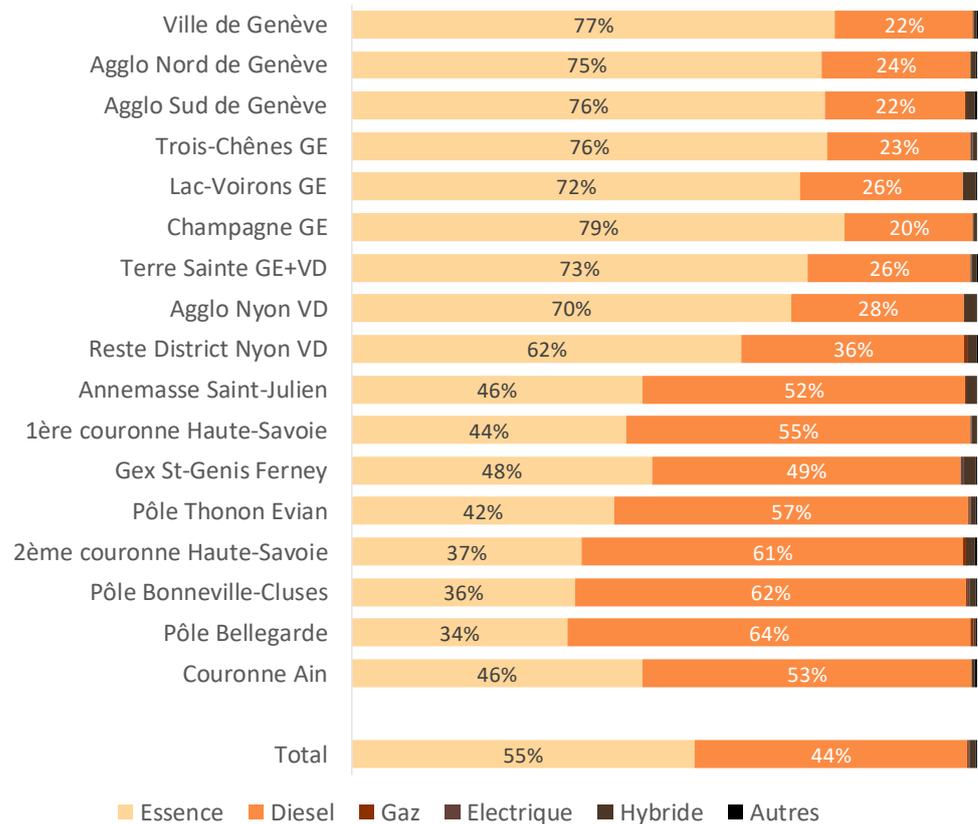


■ 2013 à 2015 ■ 2010 à 2012 ■ 2005 à 2009 ■ 2000 à 2004 ■ 2000 ou moins

Une part importante de véhicules diesel en France

La part de véhicules diesel, très réduite côté Suisse, **dépasse la moitié du parc côté français**. Les véhicules électriques, hybrides, au gaz et autres ne représentent qu'une part négligeable du parc (moins de 0,1% d'électriques, moins de 1,1% d'hybrides).

Voitures par type d'énergie





COMMENT SE DEPLACENT-ILS ?

- Caractériser la mobilité
- L'enchaînement des déplacements
- Pourquoi se déplacent-ils ?
- Les distances parcourues
- La durée des déplacements
- La vitesse des déplacements
- Quels modes utilisent-ils ?
- Le taux d'occupation des véhicules

3

CARACTERISER LA MOBILITE

3,9 déplacements par jour et par personne

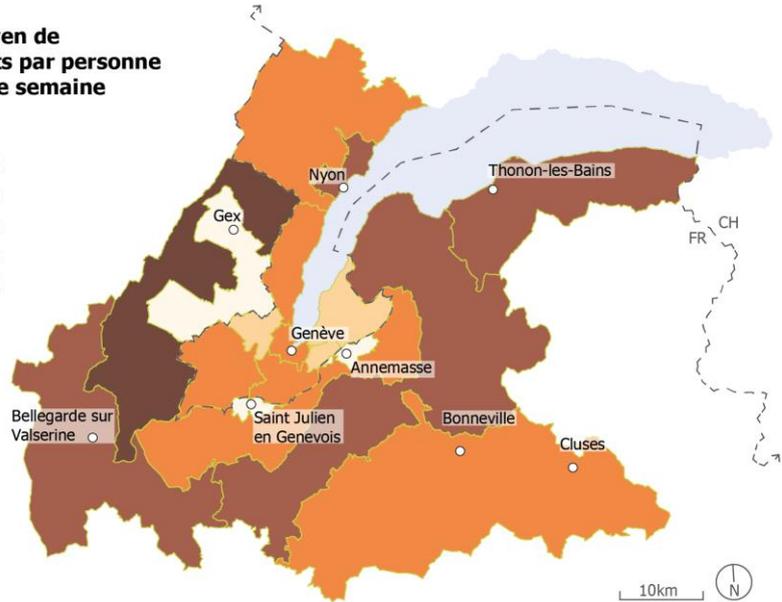
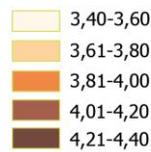
Un jour moyen de semaine, les habitants du Bassin genevois réalisent en moyenne **3'033'500 déplacements**, soit **3.9 déplacements par personne**.



DEFINITION

La mobilité est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne (âgée de 6 ans et plus) au cours d'un jour de semaine.

Nombre moyen de déplacements par personne et par jour de semaine



7% de personnes immobiles

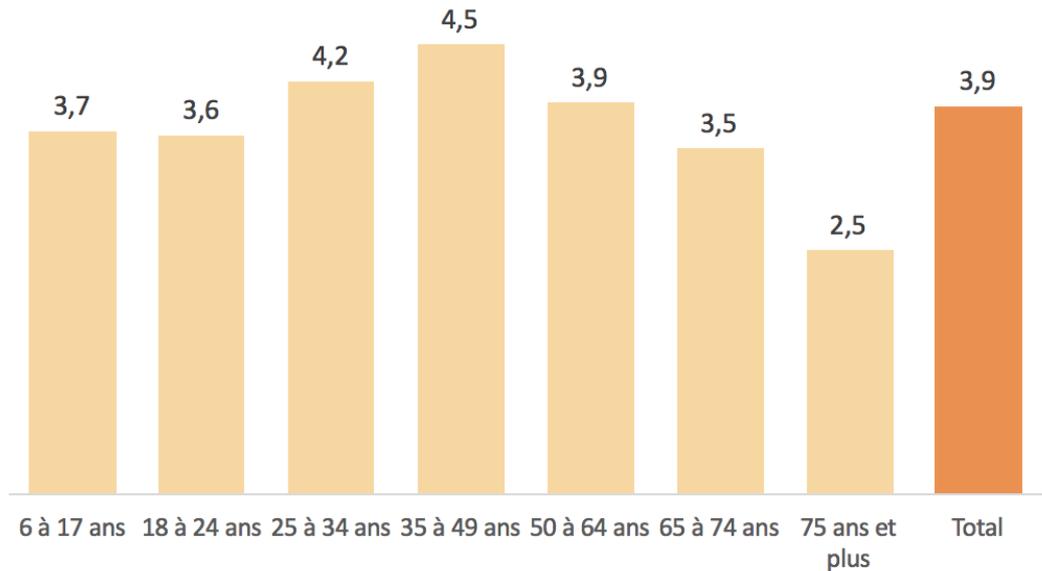
Les données indiquent que **7% des enquêtés du bassin genevois n'ont pas effectué de déplacement le jour de l'enquête**. C'est dans les secteurs Agglo-Nyon et Annemasse St-Julien que l'on recense la plus grande part de ces enquêtés immobiles (**10%**) et c'est en ville de Genève qu'elle est la plus réduite (**6%**)

	Parts immobiles
D17-1 Ville de Genève	6%
D17-2 Agglo Nord	8%
D17-3 Agglo Sud	6%
D17-4 Trois-Chênes	8%
D17-5 Lac-Voirons	8%
D17-6 Champagne	6%
D17-7 Terre Sainte GE+VD	7%
D17-8 Agglo Nyon	10%
D17-9 Reste District Nyon	7%
D17-10 Pôles urbains Annemasse Saint-Julien	10%
D17-11 1ère couronne Haute-Savoie	8%
D17-12 Pôles urbains Gex St-Genis Ferney	8%
D17-13 Pôle Thonon Evian	7%
D17-14 2ème couronne Haute-Savoie	6%
D17-15 Pôle Bonneville-Cluses	6%
D17-16 Pôle Bellegarde	7%
D17-17 Couronne Ain	4%
Total Bassin genevois	7%

Une mobilité, dont l'intensité varie selon l'âge

Le nombre moyen de déplacements par jour et par personne varie grandement selon la classe d'âge, **les 25-49 ans étant clairement les plus mobiles**. Cette classe d'âge est aussi celle qui compte la part la plus importante d'actifs ainsi que de ménages de type parents et enfants dépendants, ce qui explique le nombre plus important de déplacements par jour.

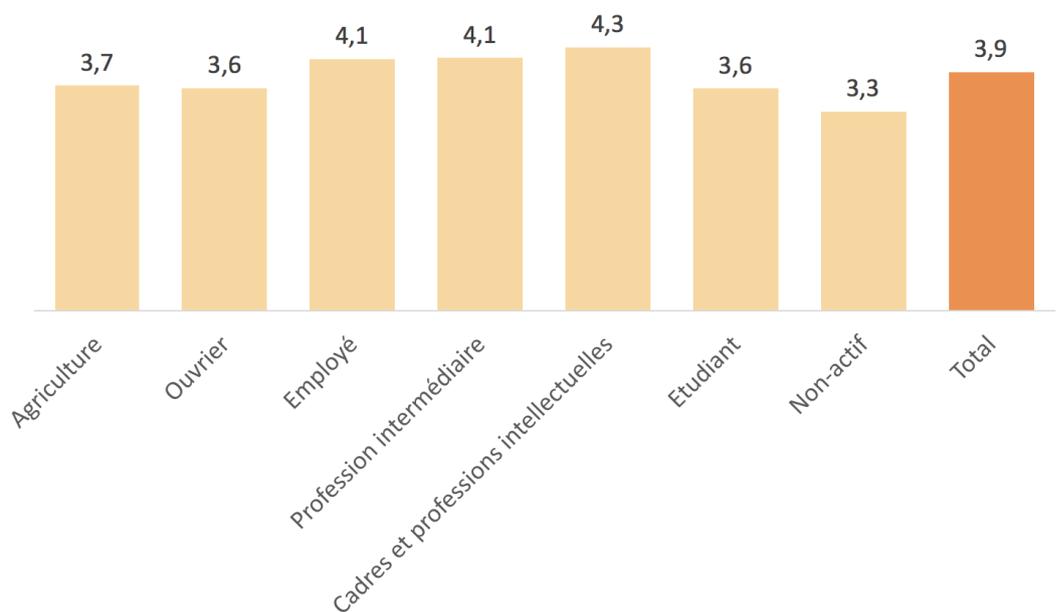
Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon la classe d'âge



Des disparités selon les catégories socio-professionnelles

La mobilité varie également significativement selon la catégorie socioprofessionnelle, les **cadres et professions intellectuelles supérieures** étant les plus mobiles.

Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon la CSP



3

L'ENCHAINEMENT DES DEPLACEMENTS

1,5 boucles par personne et par jour, 2,7 déplacements par boucle

Les résidents du bassin genevois réalisent en moyenne **1,5 boucles de déplacement par personne et par jour**. Cette valeur varie peu sur le territoire étudié.

Le nombre moyen de déplacements par boucle est plus important dans les territoires les moins denses (deuxième couronne de Haute-Savoie, District de Nyon) que dans les pôles urbains denses. **Les densités basses encouragent donc les habitants à concentrer leurs activités au sein d'une même boucle de déplacement.**

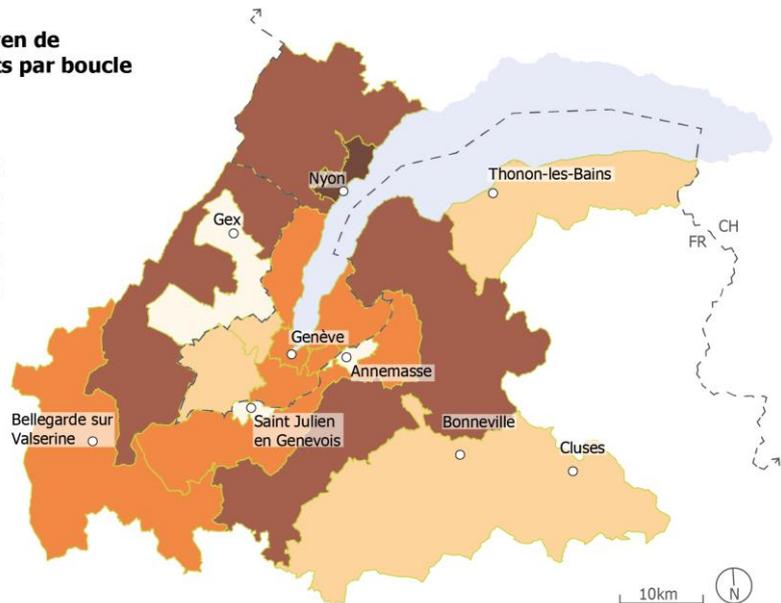
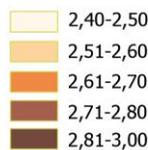


DEFINITION

Une boucle de déplacement est constituée de l'ensemble des déplacements réalisés entre un départ du domicile et le retour au domicile.

On appelle « boucle simple » une boucle composée uniquement de deux déplacements. Il s'agit d'un aller-retour entre le domicile et une activité.

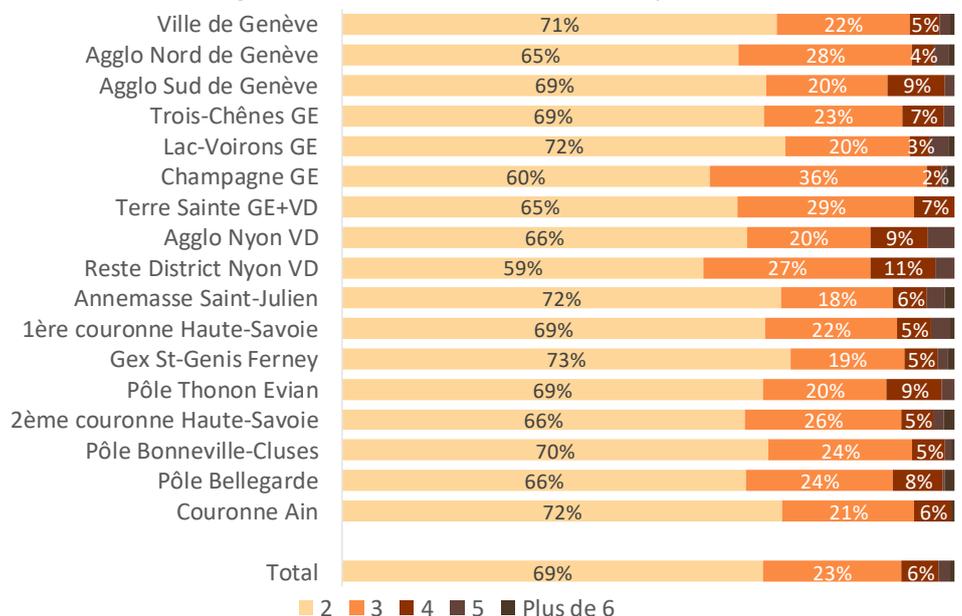
Nombre moyen de déplacements par boucle



69% de boucles simples

69% des boucles réalisées sur le territoire sont des allers-retours. L'agglomération et le district de Nyon comptent la part la plus importante de boucles comprenant 4 déplacements ou plus : **14%**. La part de boucles simples est la plus importante au sein des pôles de Gex St Genis Ferney (**73%**), ainsi que dans le secteur Lac-Voiron (**72%**).

Pourcentage de boucles selon le nombre de déplacements



3

POURQUOI SE DEPLACENT-ILS ?

Les loisirs et le travail : premiers générateurs de déplacements en semaine



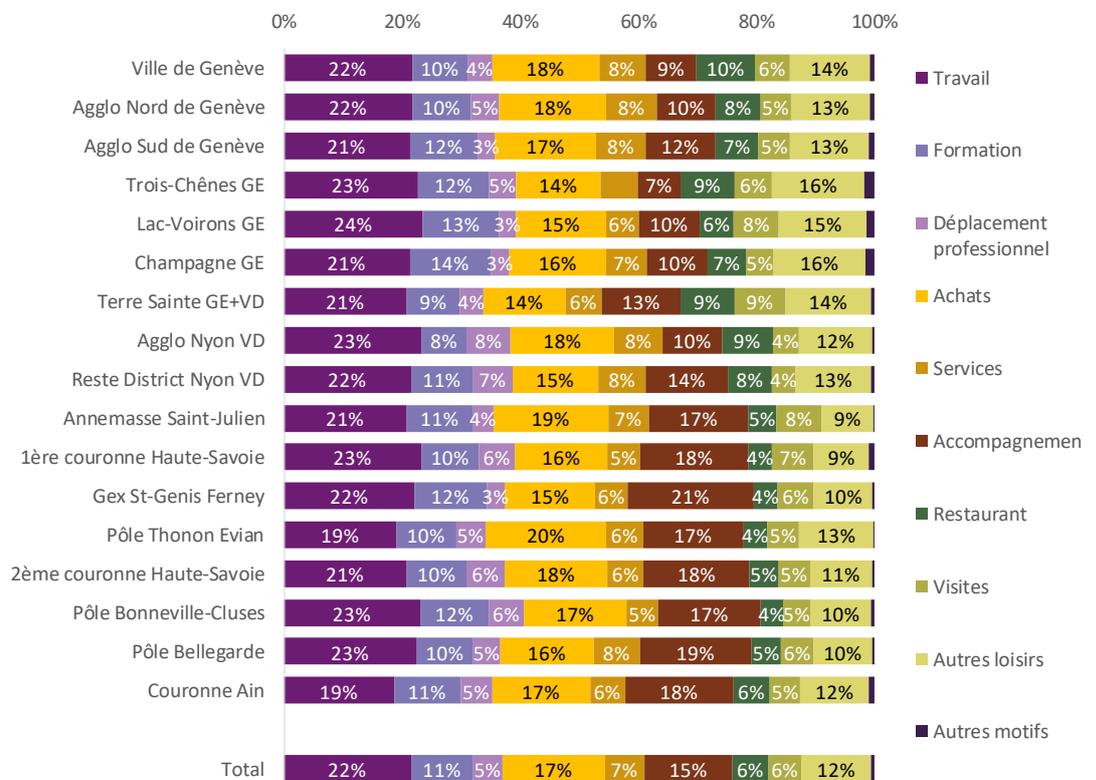
DEFINITION

On appelle « activité » le motif à destination du déplacement, en dehors des retours au domicile. Le domicile ne constitue pas un motif de destination mais il s'agit d'un retour d'activité.

On appelle motif combiné le motif qui allie le motif à l'origine et celui à destination. Souvent, on ne prend pas en considération le sens du déplacement. Ainsi, les déplacements domicile vers le travail ou travail vers domicile sont identifiés dans domicile-travail.

Les loisirs (restaurants, visites et autres loisirs) représentent le premier motif de déplacements en semaine dans le bassin genevois (24% des déplacements). Le travail constitue le second motif (22%). La réalisation d'achats (17%) est également un motif de déplacement important, suivi de l'accompagnement d'autres personnes (15%)¹.

Répartition des déplacements par motif à destination hors retour à domicile



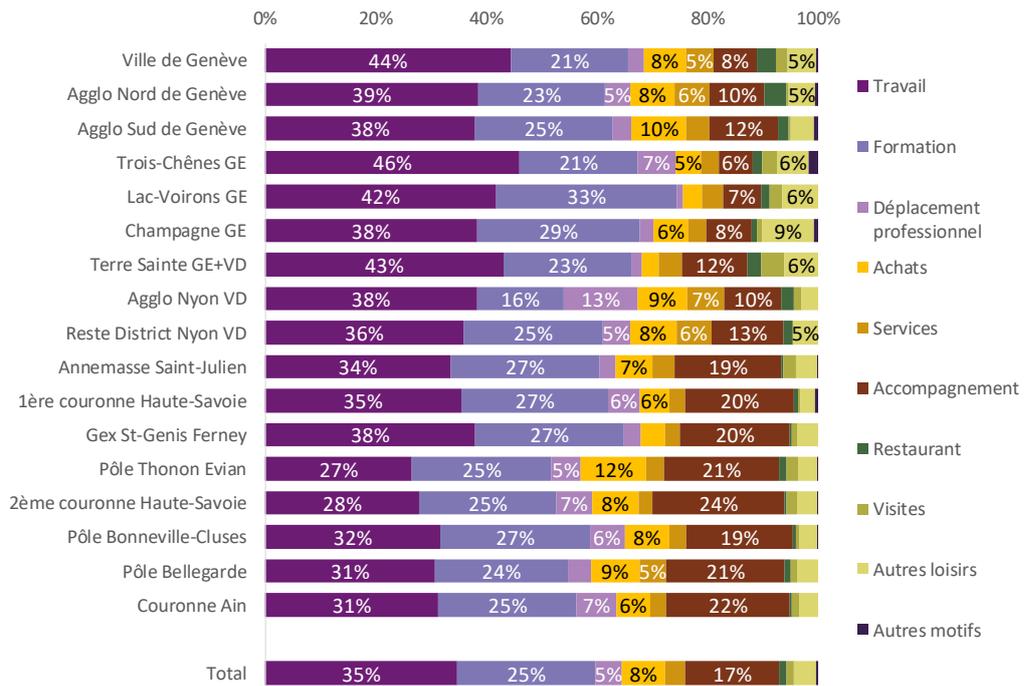
¹ Analyses ne prenant pas en compte les retours à domicile

Travail et études le matin, loisirs le soir

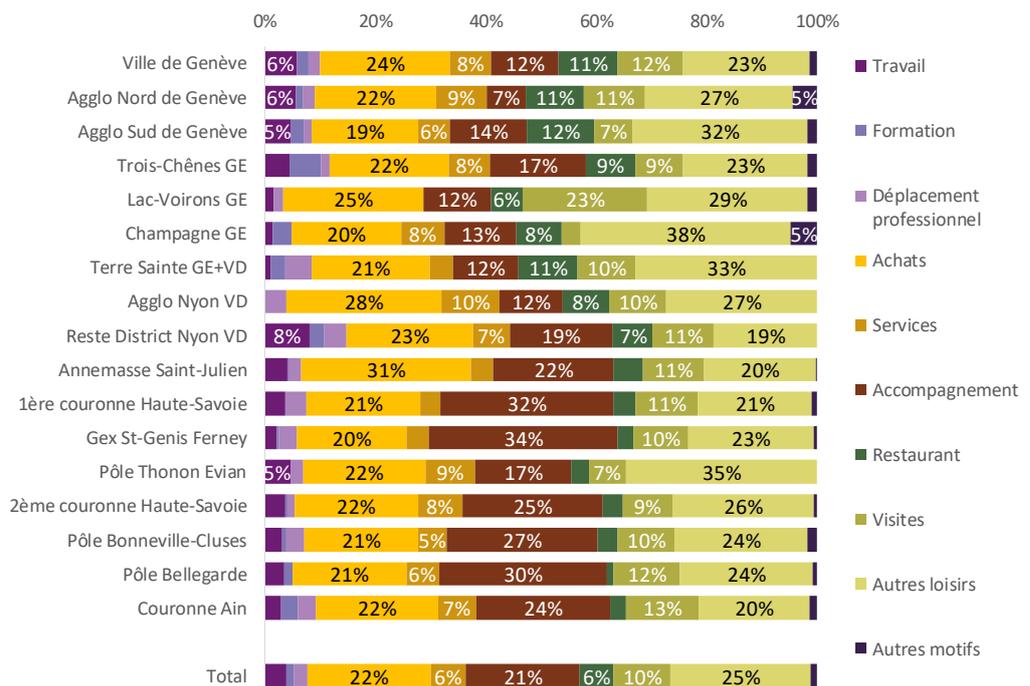
Si l'on s'intéresse uniquement à la période de pointe matinale (entre 7h et 9h), les motifs liés au travail (35%) ou aux études (25%) deviennent largement dominants, suivis de l'accompagnement (17%).

Le soir, au contraire, ce sont les loisirs qui deviennent dominants : 25% des déplacements sont liés à « d'autres loisirs », 22% aux achats. 21% des déplacements de soirée sont liés à l'accompagnement, ce qui pourrait correspondre aux loisirs des enfants.

Répartition des déplacements par motif de destination (hors retour à domicile) en période de pointe du matin (7h-9h)



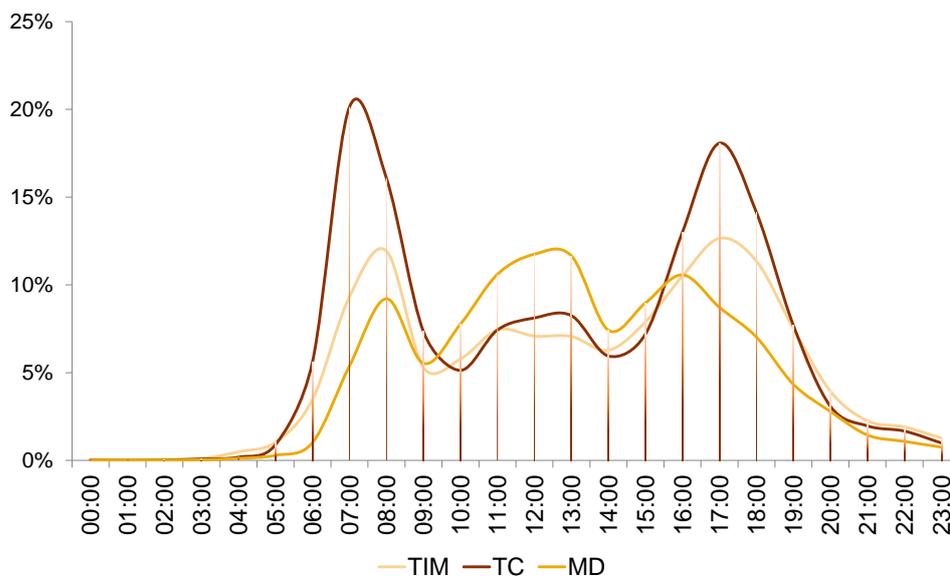
Répartition des déplacements par motif à destination (hors retour à domicile) en période de pointe du soir (17h-19h)



3 périodes de pointe

Les déplacements connaissent **deux périodes de pointe**¹ dans le Bassin genevois, plus ou moins marquées selon les modes : une première heure de pointe du matin (**7h-8h**) et une heure de pointe de fin de journée (**17h**). On observe également des déplacements relativement nombreux à midi (**12h et 13h**). L'activité est très concentrée sur l'heure de pointe du matin, est légèrement plus étalée le soir.

Part des déplacements par mode et par heure



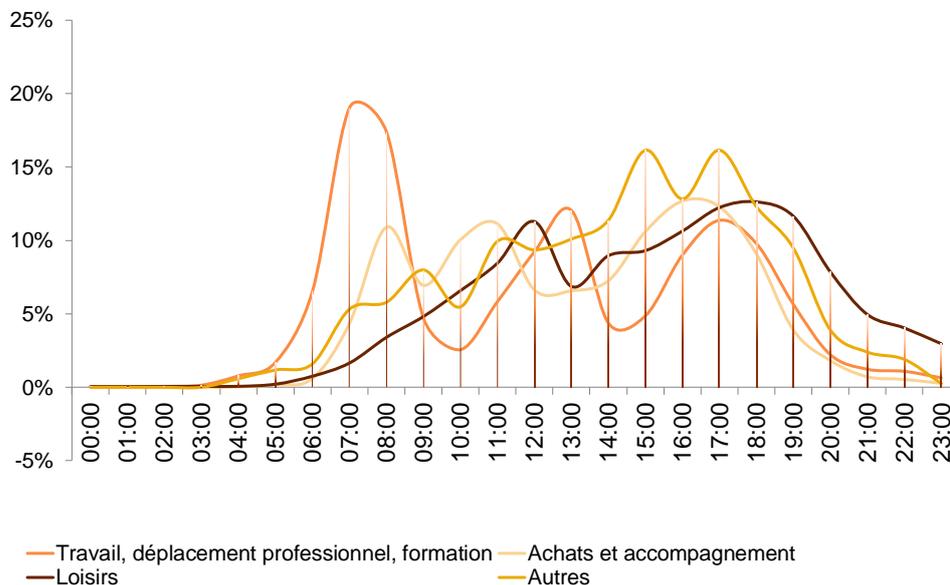
Lexique des abréviations en annexe

Trois heures de pointe portées par le motif travail

Les déplacements réalisés pour le motif travail connaissent trois heures de pointes assez courtes : une heure de pointe matinale (7-8h) très intense, qui regroupe près de **20% des déplacements**, une heure de pointe à 13h, et une dernière, plus étalée, autour de 17h.

Les motifs achats et accompagnements comptent, au contraire, plusieurs pointes plus étalées et moins intense. Le pic de 17h regroupe **12% des déplacements de la journée**.

Répartition des déplacements par heure et par motif



¹ Ces analyses portent sur les parts des déplacements concernant la tranche horaire considérée. Un même déplacement pouvant potentiellement être comptabilisé dans plusieurs tranches, le total peut dépasser les 100%

LES DISTANCES PARCOURUES

Un budget distance de 30,8 km par jour et par personne en semaine



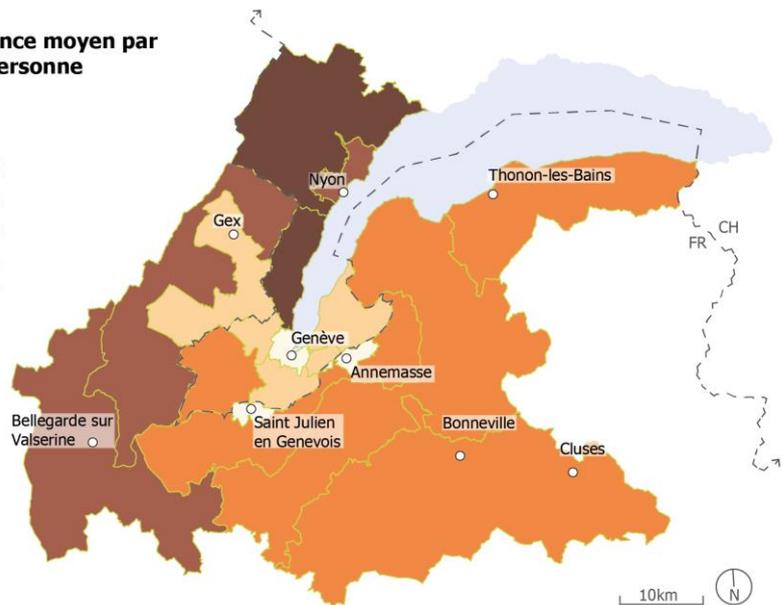
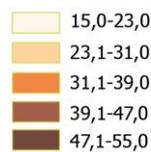
DEFINITION

Le budget distance est le nombre de kilomètres qu'une personne consacre par jour à ses déplacements. On ne prend pas en compte les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle, ni les déplacements de plus de 200 km.

Les habitants du bassin genevois enregistrent un budget distance moyen de **30,8 km par jour** durant la semaine. Celui-ci varie néanmoins selon la zone de résidence : plus faible en cœur d'agglomération (**22,2 km** en ville de Genève ; **19,3 km** à Annemasse et Saint-Julien), il atteint **51,4 km** dans le district de Nyon (hors agglomération de Nyon).

Le budget distance médian est lui de **15,0 km par personne par jour**.

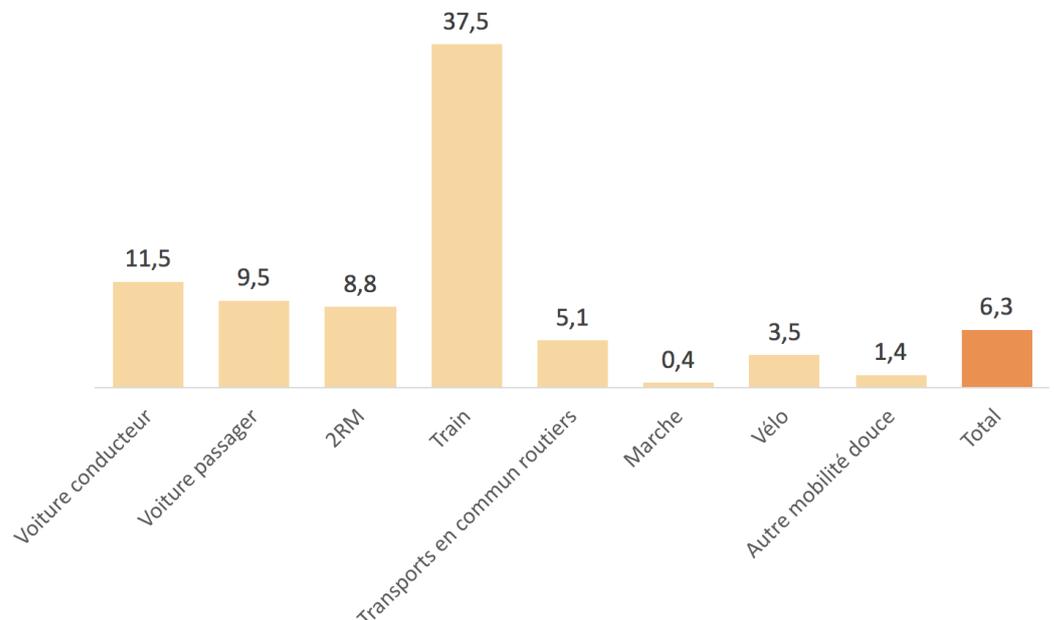
Budget distance moyen par jour et par personne



Les trajets en train couvrent les distances les plus importantes

Les trajets en train sont, avec **37,5 km**, les plus longs. C'est ensuite la voiture utilisée en tant que conducteur qui couvre les distances les plus importantes (**11,5 km**).

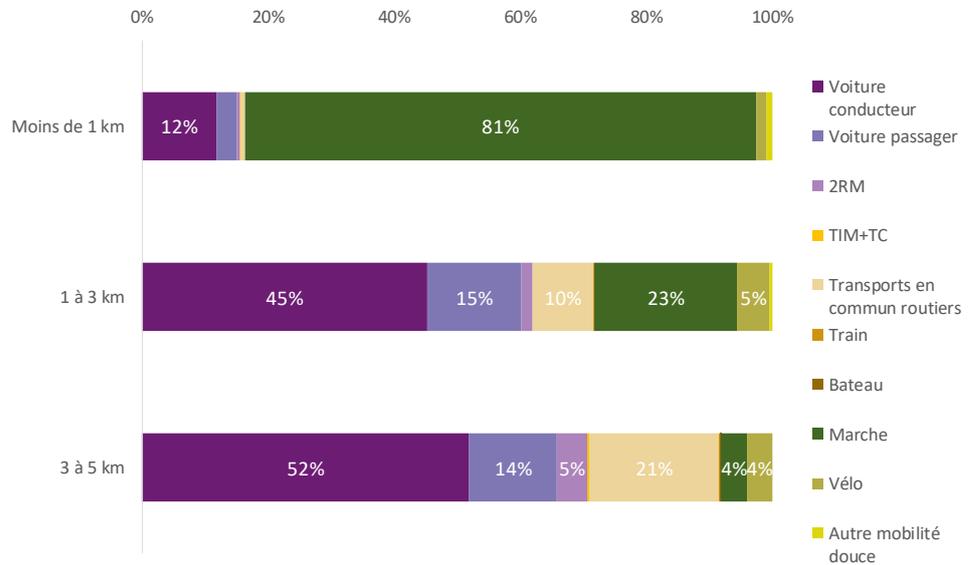
Longueur moyenne d'un trajet par mode en km



81% des déplacements de moins de 1 km réalisés à pied

La **marche** est le **mode de transport privilégié pour les déplacements courts**. La part modale (en % des déplacements) de la voiture en tant que conducteur et des transports en commun augmente assez logiquement en fonction de la distance du déplacement.

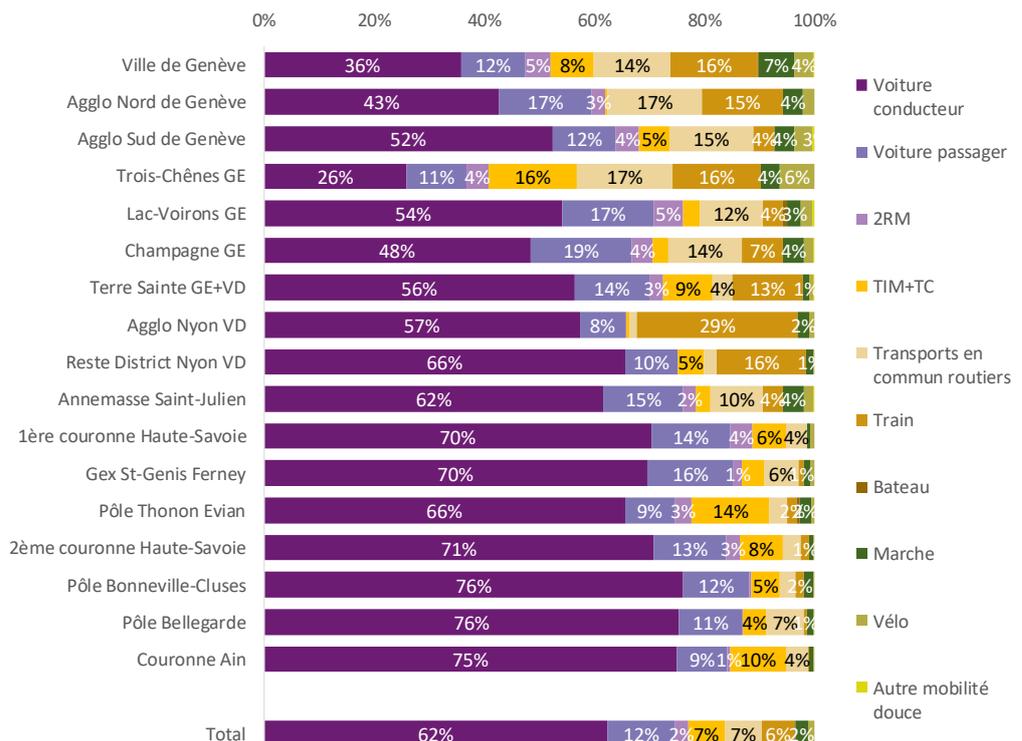
Part modale des déplacements par tranches de distance



62% des km parcourus en voiture en tant que conducteur

Si les trajets en train couvrent la distance moyenne la plus importante, c'est la **voiture particulière utilisée en tant que conducteur qui présente la part la plus importante des kilomètres parcourus sur le territoire (62%)**. On observe néanmoins des disparités importantes au sein du territoire : en cœur d'agglomération (ville de Genève, Agglo Nord), elle compte pour moins de la moitié des kilomètres parcourus.

Répartition modale par distance de déplacement

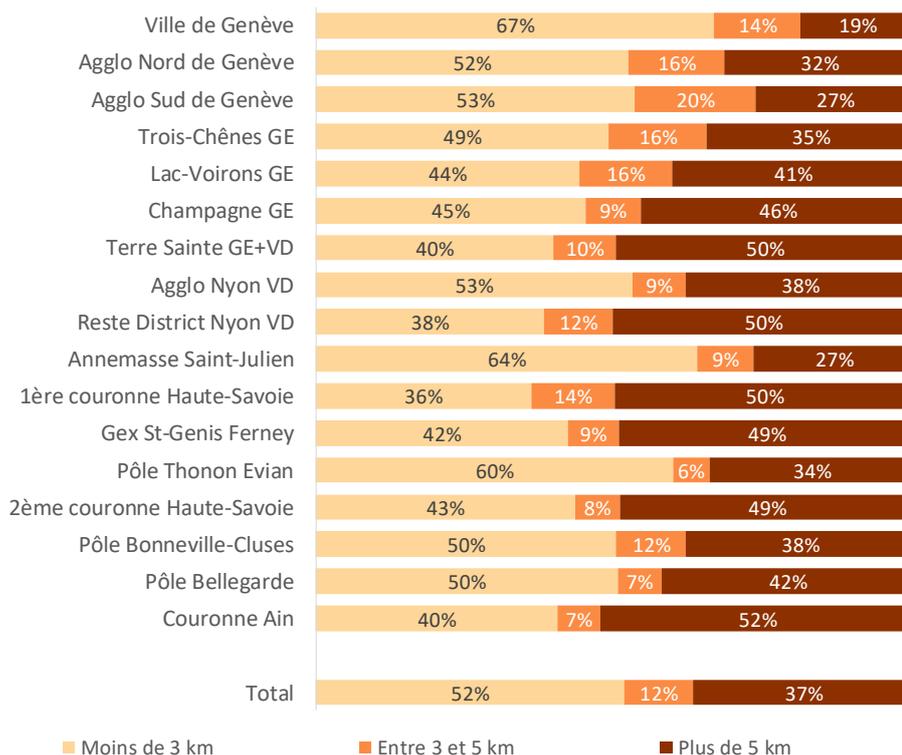


Plus de la moitié des déplacements sont de courte-portée

52% des déplacements réalisés par les résidents du bassin genevois font moins de 3 km. C'est dans les pôles urbains que la part de déplacements courts est la plus importante : **67%** en ville de Genève, **64%** à Annemasse et Saint-Julien.

Au contraire, dans la première couronne de Haute-Savoie ainsi que dans le district de Nyon (hors agglo), les déplacements de moins de 3 km ne représentent qu'une part réduite des déplacements des habitants (respectivement **36%** et **38%**).

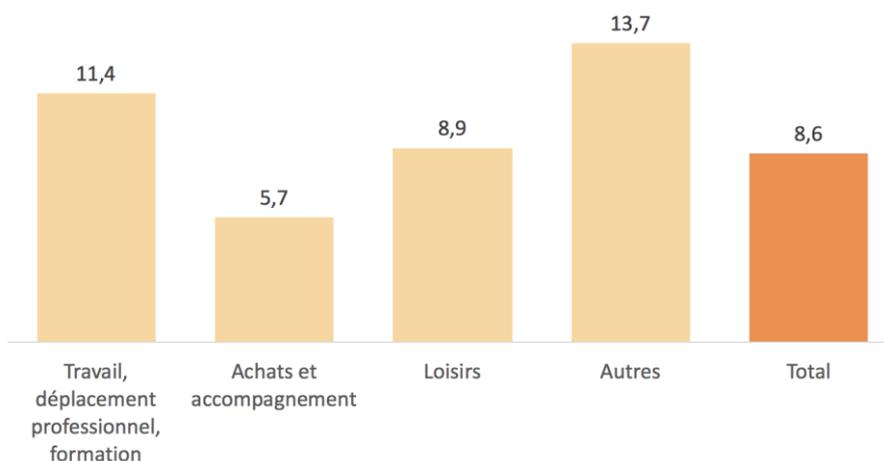
Pourcentage de déplacements à 3km, 5km et plus de 5km



Les déplacements les plus longs sont réalisés pour le motif travail

C'est le motif travail qui enregistre les déplacements les plus longs (11,4 km) suivi des loisirs (8,9 km).

Longueur moyenne d'un déplacement par motif combiné en km



Un budget temps de 72 minutes par jour et par personne

Le budget temps moyen de déplacement par individu et par jour en semaine s'élève à **72 minutes**. Celui-ci varie néanmoins de manière importante selon les secteurs de résidence : seulement **59 minutes** dans les pôles urbains de Gex St-Genis Ferney, ou **60 minutes** dans les pôles urbains d'Annemasse Saint-Julien, mais jusqu'à **95 minutes** dans le secteur Trois-Chêne ou dans le district de Nyon. Ces variations peuvent s'expliquer par des différences en termes de distances, de congestion et de mode de transport utilisé.

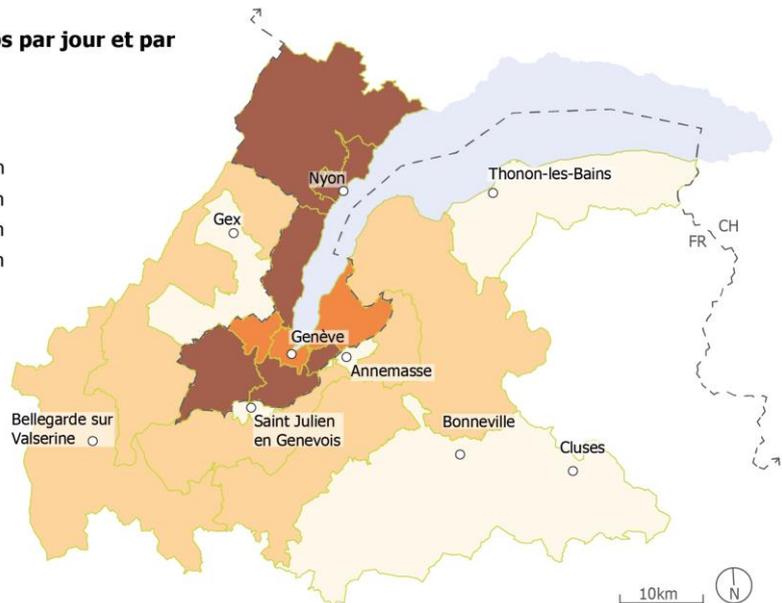
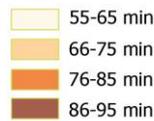
Les budgets temps des personnes résidant au sein du Bassin genevois sont plutôt importants : **seuls 12% des budgets temps sont inférieurs à 30 minutes**, et près d'un quart (24%) atteint les 90 minutes.



DEFINITION

Le budget temps est le nombre de minutes qu'une personne consacre par jour à ses déplacements. On ne prend pas en compte les déplacements en lien avec une promenade ou une tournée professionnelle.

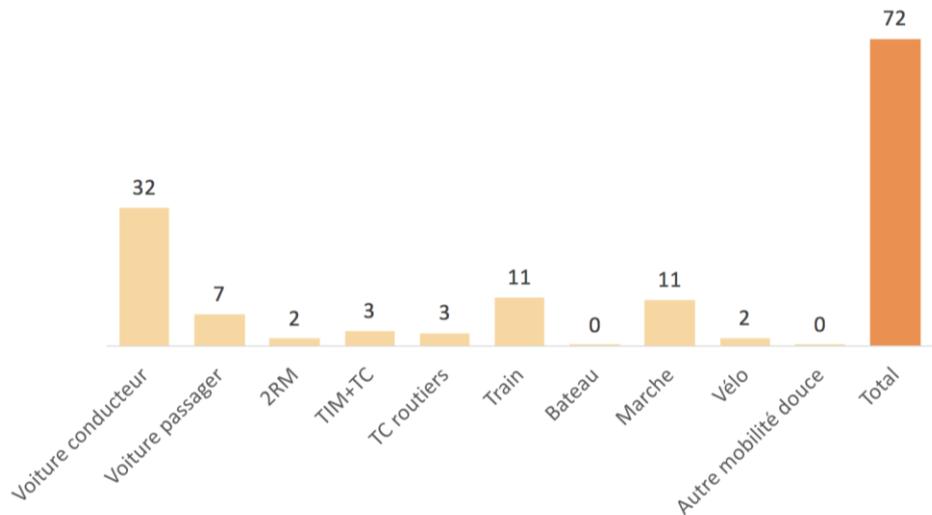
Budget temps par jour et par personne



45% du budget temps représenté par la voiture

Le budget temps accordé aux déplacements par voiture individuelle en tant que conducteur est largement plus élevé que celui accordé aux autres modes de transport : **32 minutes** soit 45% des 72 minutes totales consacrées aux déplacements par personne et par jour.

Budget temps moyen par déplacement, par personne, par jour, et par mode en min



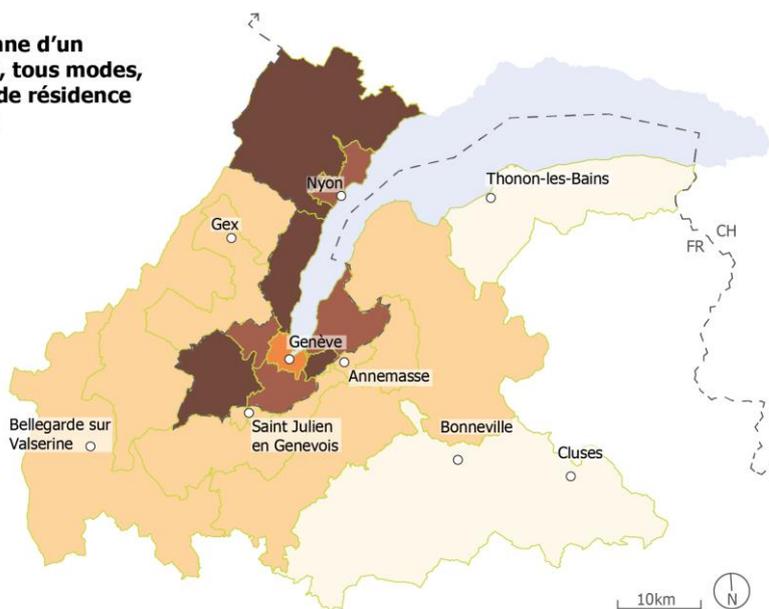
Une durée moyenne de 20 minutes par déplacement

La durée moyenne d'un déplacement au sein du bassin genevois est de **20 minutes**. Elle varie entre **18 minutes** chez les habitants du secteur de Thonon-Evian à **27 minutes** dans le secteur Trois-Chênes. La durée moyenne de déplacement basse sur le secteur de Thonon-Evian explique son budget temps également bas (cf. plus haut).

La durée médiane d'un déplacement s'élève, quant à elle, à 15 minutes sur l'ensemble du périmètre d'étude.

Durée moyenne d'un déplacement, tous modes, selon le lieu de résidence (en minutes)

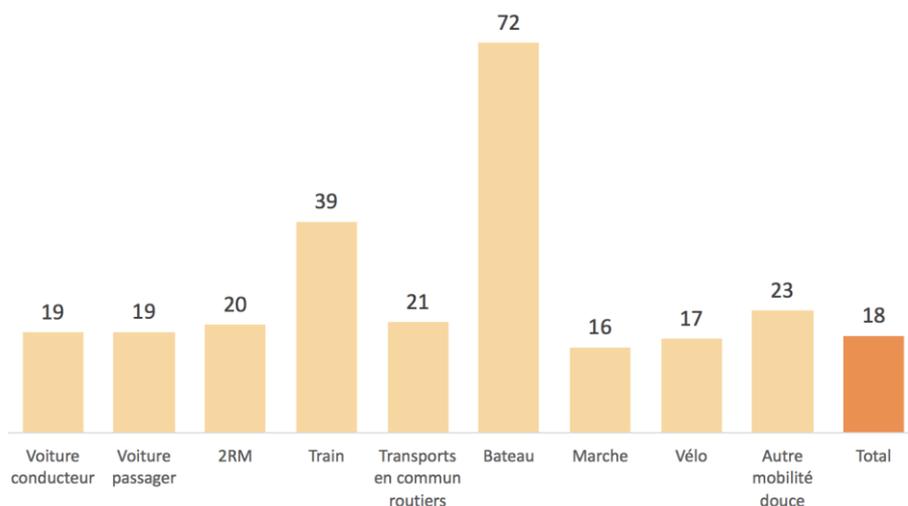
- 15-18
- 18-20
- 20-22
- 22-24
- 24-27



Les trajets en bateau sont les plus longs

En analysant les trajets (unité des déplacements réalisés avec un seul mode), nous constatons que la durée moyenne la plus importante est enregistrée pour le bateau (72 minutes). Il s'agit cependant de relever qu'un nombre limité d'observations concerne ce mode (n=62). Les trajets réalisés en train durent en moyenne **39 minutes**, ceux en transports en commun routiers **21 minutes**, contre seulement **16 minutes** pour la marche.

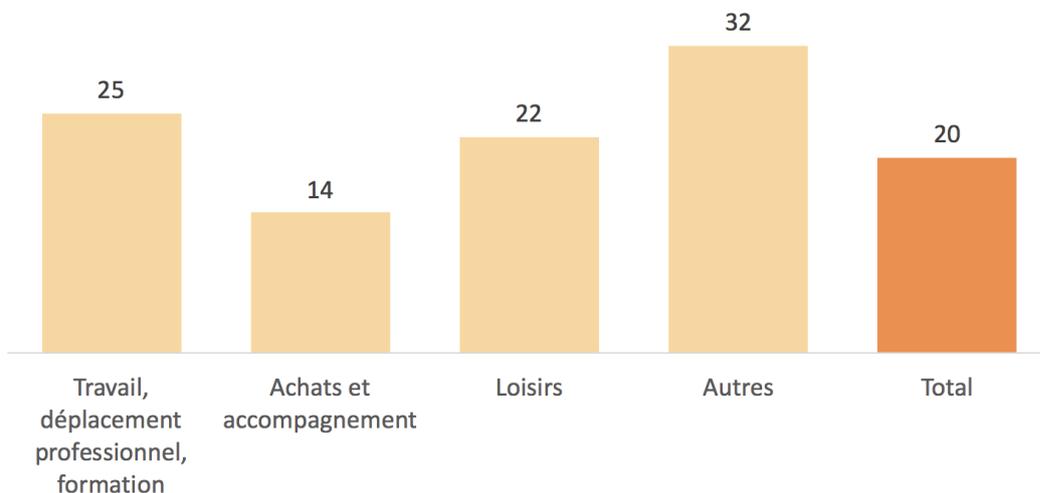
Durée moyenne de trajet pour les principaux modes de transport, en min



Les autres motifs et les déplacements pendulaires sont les plus longs

Les déplacements liés à la catégorie « autres » sont les plus longs (32 minutes). Leur composition très hétérogène ne permet cependant pas de tirer d'enseignement plus précis à ce sujet. Ce sont les déplacements pour le **travail** qui représentent ensuite les déplacements les plus importants en temps consacré (**25min**).

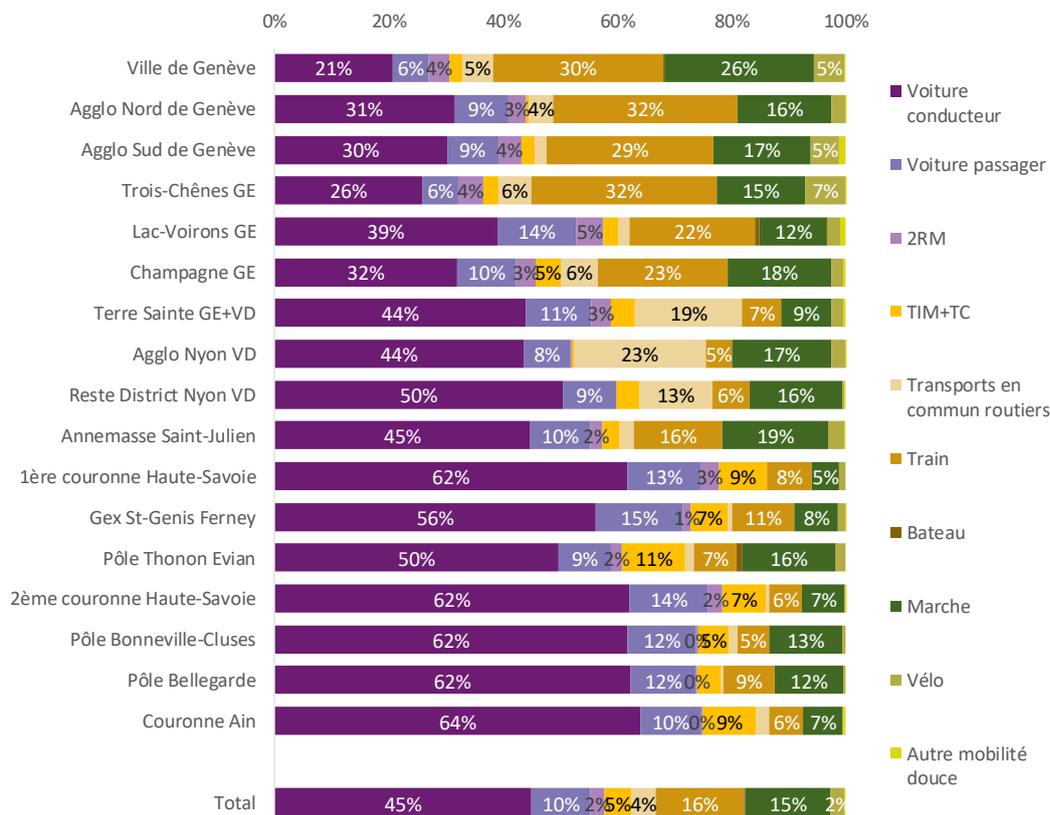
Durée moyenne d'un déplacement par motif combiné en minutes



45% des temps de déplacement sont réalisés en voiture

La voiture individuelle utilisée en tant que conducteur compte pour **45%** des temps de déplacements sur le territoire. Sa part modale en temps diminue lorsqu'on se rapproche du cœur dense de l'agglomération au profit du train et de la marche.

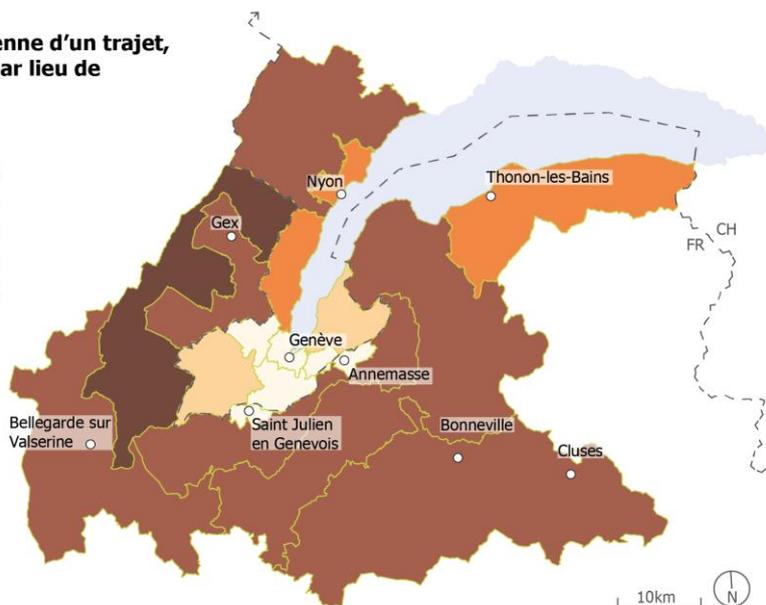
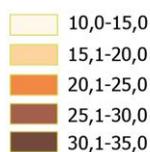
Répartition modale en temps de déplacement (tout trajet)



Des vitesses moyennes réduites en cœur d'agglomération

La vitesse moyenne d'un trajet, tous modes confondus, est de **21 km/h**¹. Elle varie néanmoins beaucoup selon les secteurs de résidence : très réduite chez les habitants du cœur d'agglomération (11 km/h à Genève), elle dépasse les 30 km/h en périphérie (31 km/h dans l'Ain). Cela peut s'expliquer par des conditions différentes en termes de congestion, et par l'utilisation de modes rapides (voiture individuelle) au détriment de la marche.

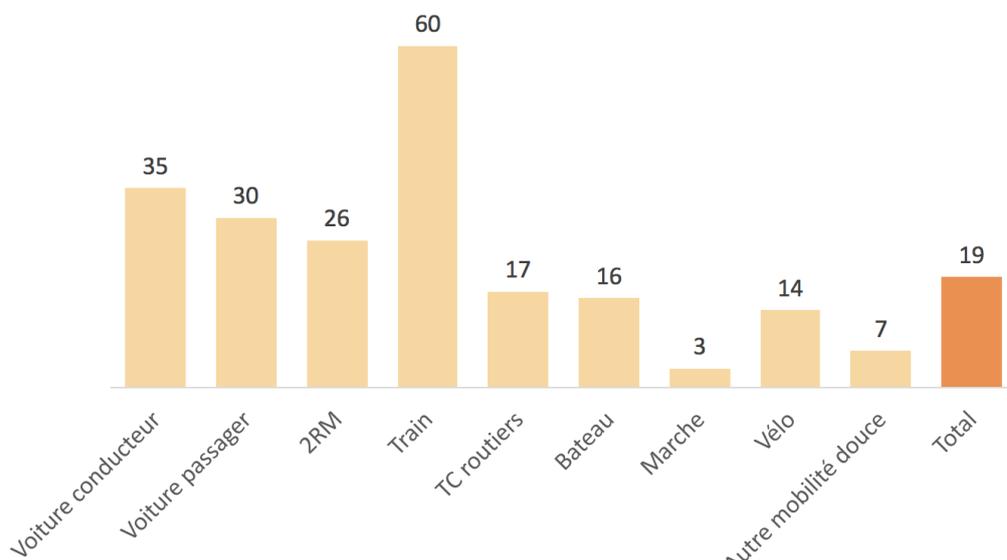
Vitesse moyenne d'un trajet, tous mode, par lieu de résidence



Le train et la voiture, modes de transport les plus rapides

Les trajets réalisés en train (**60 km/h**) ou en voiture individuelle utilisée en tant que conducteur (**35 km/h**) présentent la vitesse moyenne la plus importante.

Vitesse moyenne d'un trajet par mode



¹ Calcul réalisé à partir des données distances et durées de la base transfrontalière. Le calcul des vitesses n'est possible que sur les déplacements monomodaux



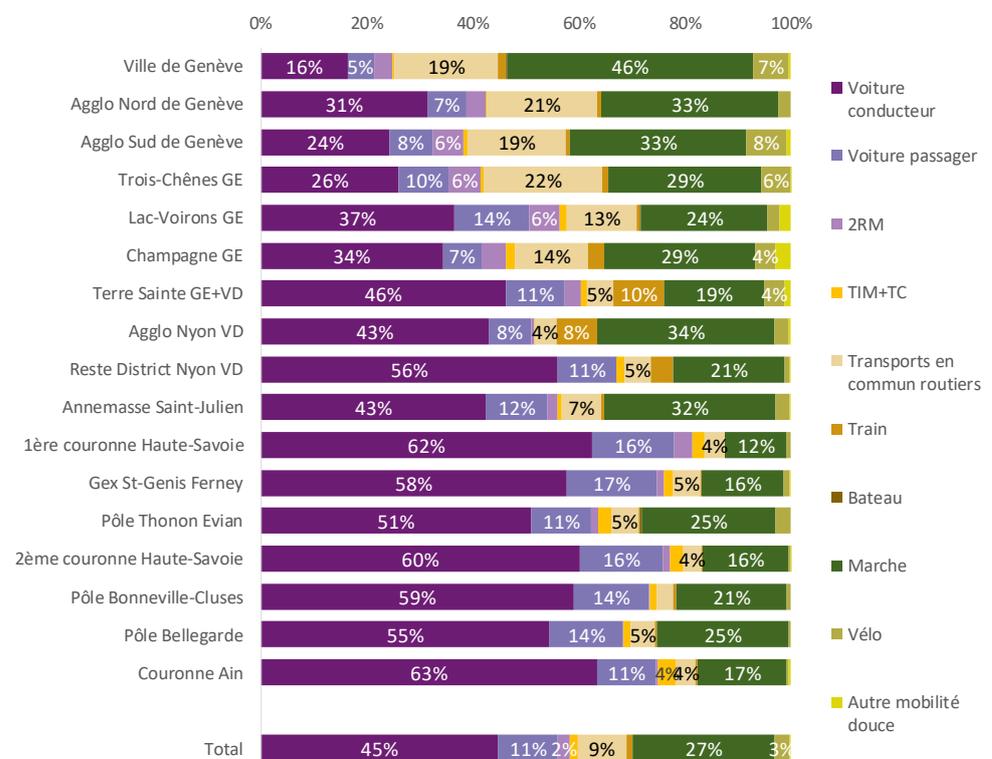
QUELS MODES UTILISENT-ILS ?

Plus d'un déplacement sur deux effectué en voiture individuelle

A l'échelle du Bassin genevois, **plus d'un déplacement sur deux (56%) est réalisé en voiture individuelle**, que ce soit en tant que conducteur (45%) ou que passager (11%). La part modale de la voiture est clairement plus importante en périphérie qu'au cœur de l'agglomération.

A Genève, les modes doux (marche et vélo) comptent pour plus de la moitié des déplacements (respectivement 46% et 7% des déplacements en semaine).

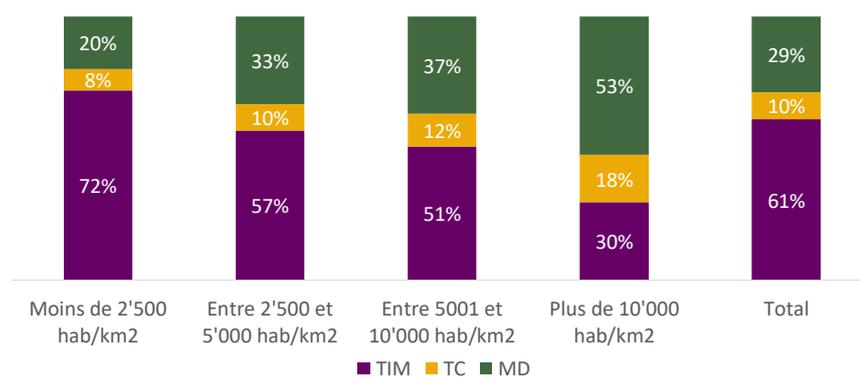
Répartition modale en nombre de déplacements



Un usage réduit des transports collectifs dans les zones peu denses

Les modes doux sont associés aux zones denses, tandis que les transports individuels motorisés restent les principaux modes de déplacement chez les habitants du périurbain peu dense.

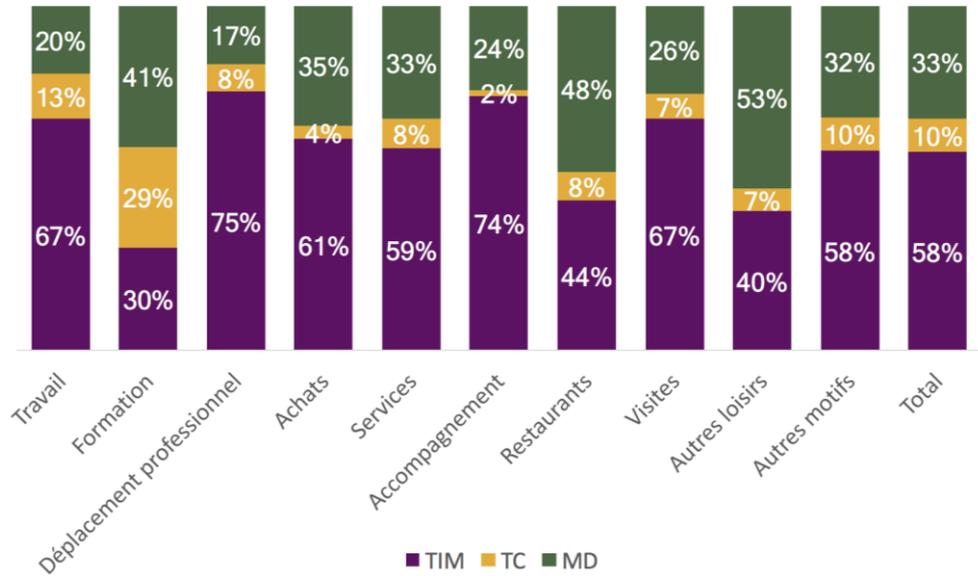
Répartition modale en fonction de la densité



1 trajet pour motif formation sur 5 réalisé en transports en commun

Les transports en commun sont davantage utilisés pour des trajets liés au travail (13%) ou à la formation (29%) que pour les trajets en lien avec d'autres activités (entre 2% et 10%).

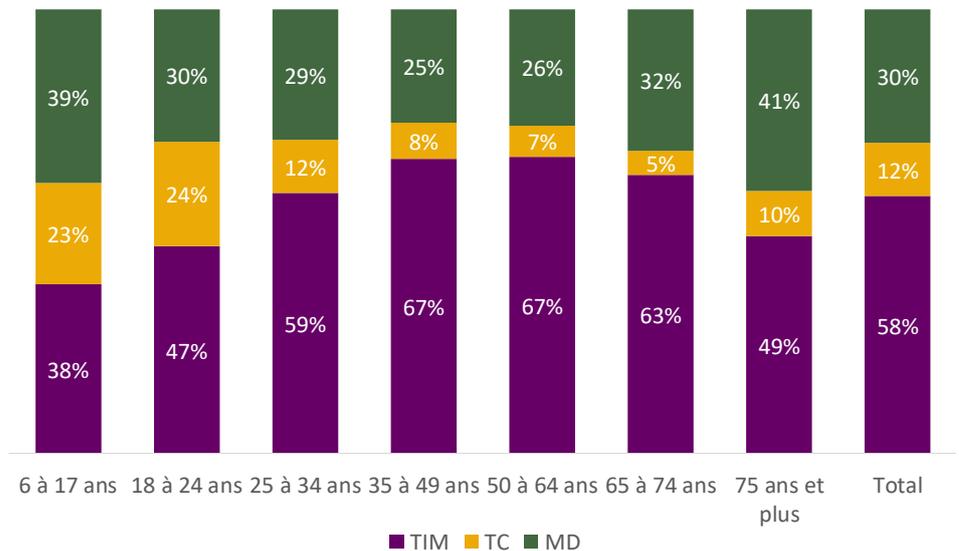
Répartition modale pour les principaux motifs détaillés



Une évolution nette des pratiques modales avec l'âge

Les pratiques modales évoluent de manière presque linéaire avec l'âge : la part modale des transports en commun représente près d'un quart des déplacements parmi les moins de 24 ans, puis diminue jusqu'à atteindre son minimum chez les 65-74 ans. En parallèle de cette dynamique, la part modale de la voiture individuelle augmente, pour diminuer à nouveau après 64 ans.

Répartition modale par classe d'âge



LE TAUX D'OCCUPATION DES VEHICULES

Une occupation moyenne de 1,5 personne par voiture

Le nombre moyen d'occupants par véhicule sur le territoire est de 1,5 personne par trajet.

Le cœur de l'agglomération, côté Suisse, est marqué par un taux d'occupation plus important : dans le sud de l'agglomération de Genève, le nombre moyen d'occupants atteint **1,74**, ce qui suggère une pratique importante du covoiturage, probablement au sein de la cellule familiale. Ces pratiques ne semblent néanmoins pas être déterminées par la densité, mais plutôt par un accès facilité au réseau de transport en commun : en effet, les pôles denses d'Annemasse et Saint-Julien présentent le taux d'occupation le plus faible, avec **1,34** occupant par véhicule. **C'est donc côté français que l'autosolisme est le plus répandu.**

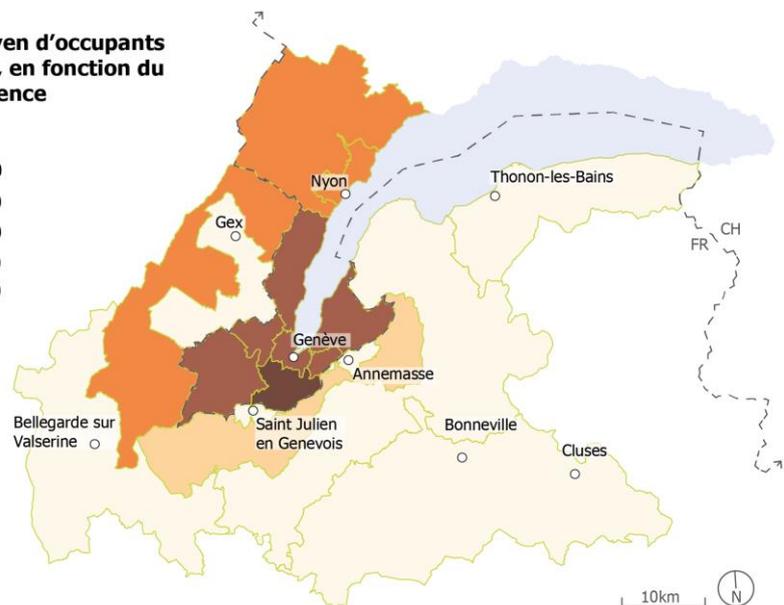
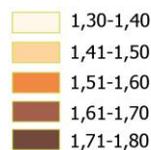


DEFINITION

On appelle **taux d'occupation** le nombre moyen de personnes présentes dans une voiture.

Le **taux d'occupation** est donc **systématiquement supérieur à 1** car au minimum il y a toujours un conducteur dans une voiture.

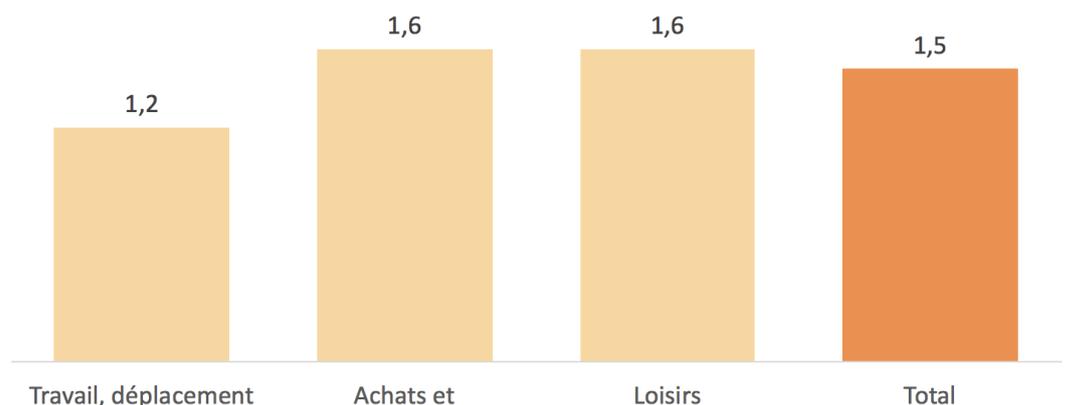
Nombre moyen d'occupants par véhicule, en fonction du lieu de résidence



Une moyenne de 1,2 personne par véhicule pour les trajets liés au travail

Le taux d'occupation moyen est le plus important pour les trajets d'achats et d'accompagnement (ce dernier motif impliquant logiquement la présence de plusieurs personnes dans le véhicule), ainsi que pour les trajets de loisirs. Il est le plus bas pour le motif travail, déplacement professionnel et formation, avec une moyenne de **1,2 personne par véhicule**.

Taux d'occupation moyen par motif combiné





L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE

- L'usage des transports collectifs
- L'intermodalité
- L'accès aux transports en commun

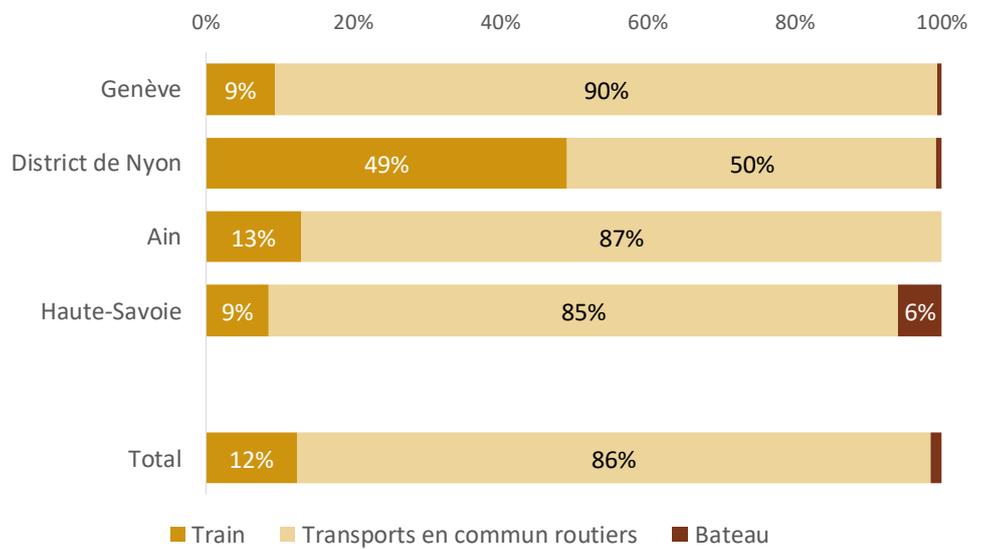
4

L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Plus de 86% des trajets TC par la route

Les transports en commun routiers représentent le mode de transports collectifs le plus utilisé sur tous les secteurs. On note néanmoins que près d'un déplacement en commun sur deux réalisé par les habitants du district de Nyon est effectué en train.

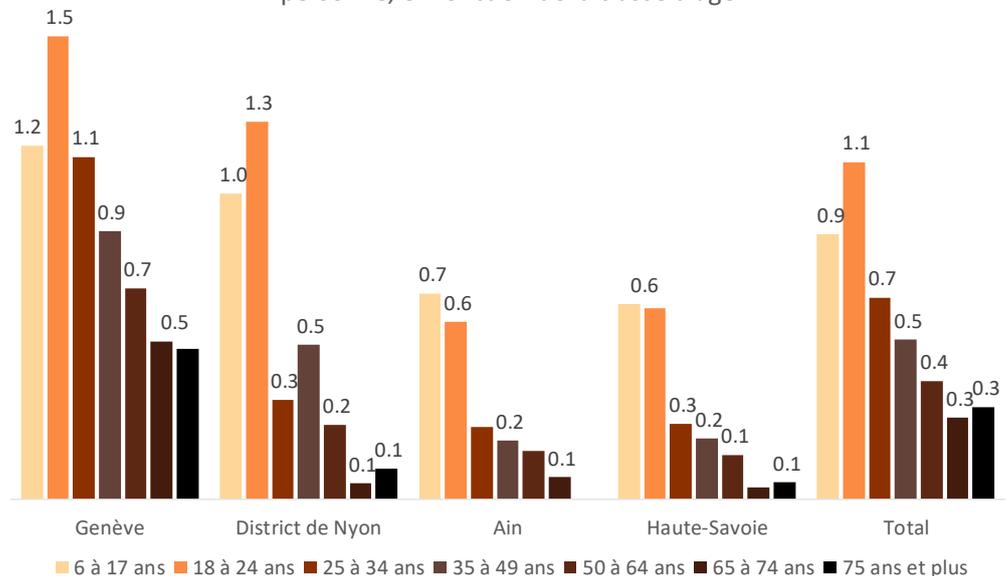
Répartition des trajets réalisés en transports collectifs entre les différents modes de transports collectifs, en fonction du secteur de résidence



Un mode de transport privilégié par les jeunes

Les moins de 24 ans réalisent le nombre le plus important de trajets en transports en commun par jour et par personne dans tous les secteurs.

Nombre moyen de trajets en transports en commun par jour et par personne, en fonction de la classe d'âge



4

L'INTERMODALITE

Des déplacements principalement monomodaux



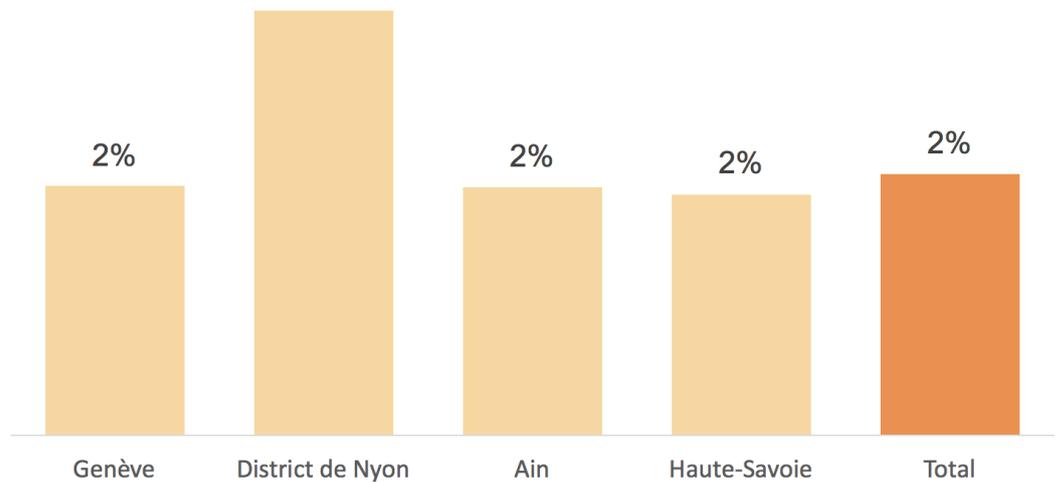
DEFINITION

Un déplacement est dit « intermodal » dès lors qu'il nécessite deux modes (hors marche). Toutes les combinaisons de modes sont possibles.

97,7% des déplacements réalisés par les habitants du Bassin genevois sont monomodaux (un mode par déplacement) Cette part varie très peu d'un secteur à l'autre.

Sur l'ensemble des déplacements réalisés par les répondants sur la zone d'étude D4, plus de **88 000 ont été réalisés en utilisant au moins deux modes mécanisés** (tous modes hors marche), soit uniquement **2,3% des déplacements**. Parmi ces déplacements intermodaux, **92,6% ont été réalisés avec deux modes**, et 7,4% avec trois modes.

Part des déplacements ayant été réalisés avec deux modes mécanisés ou plus, en fonction du secteur de résidence

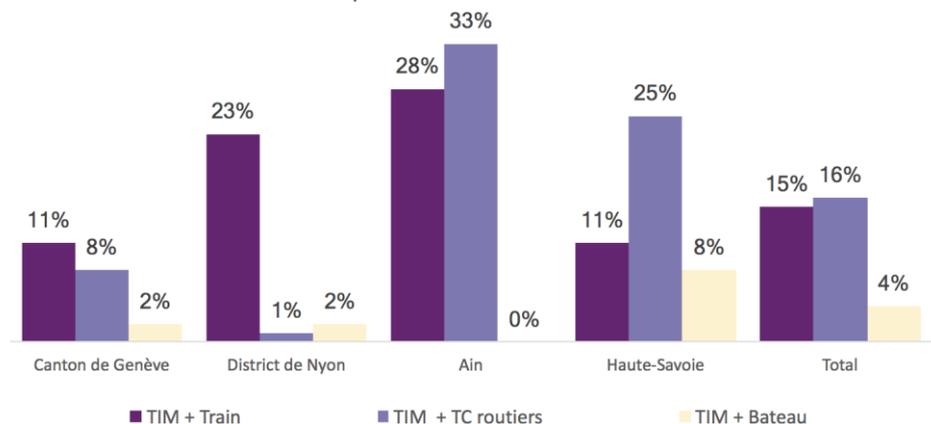


Le bus, mode le plus associé aux transports individuels motorisés

Plus d'un tiers (**35%**) des déplacements intermodaux sont réalisés en combinant les transports individuels motorisés à un mode TC. Le reste regroupe les combinaisons TC-TC et TIM-TIM.

La combinaison TIM + transports en commun routiers est la plus répandue dans l'Ain, où elle atteint un tiers des déplacements intermodaux, ainsi qu'en Haute-Savoie, où elle compte pour un quart des déplacements intermodaux. C'est dans le canton de Genève que l'intermodalité avec transports individuels motorisés est la plus réduite.

Part des déplacements intermodaux réalisés en combinaison avec les transports individuels motorisés



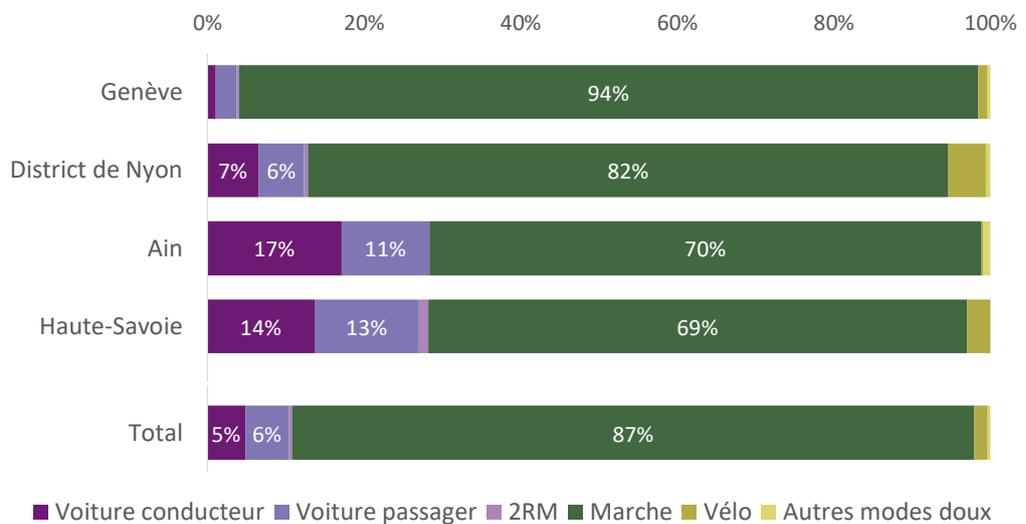
4

L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Des transports en commun principalement atteint grâce à la marche

La vaste majorité des personnes résidant dans le bassin genevois accède aux transports en commun à pied : **87 %**. On observe néanmoins des disparités importantes : au cœur de l'agglomération (canton de Genève), cette part atteint **94%**. Cette part est plus basse en Haute Savoie, où seuls **69%** des répondants ont atteint les transports en commun à pied. La voiture est, côté Français, davantage utilisée pour rejoindre le réseau.

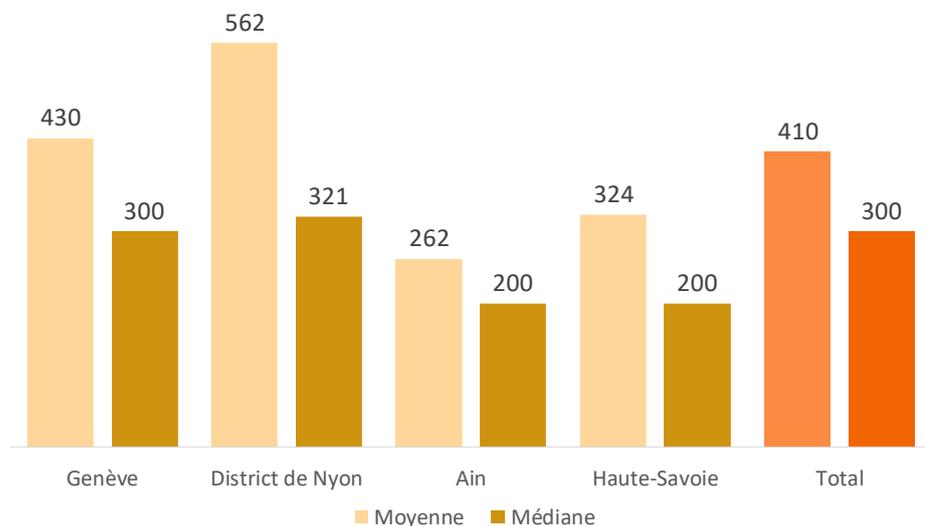
Mode d'accès aux transports en commun (hors correspondance) en pourcentage des trajets accédés par ce mode



410 mètres à pied pour rejoindre les transports en commun

La distance moyenne parcourue à pied pour rejoindre les transports en commun est de **410 mètres, la médiane s'établit à 300m**. La moyenne varie néanmoins selon le secteur : en France, elle ne dépasse pas les 320 mètres, mais peut atteindre 560 mètres en Suisse.

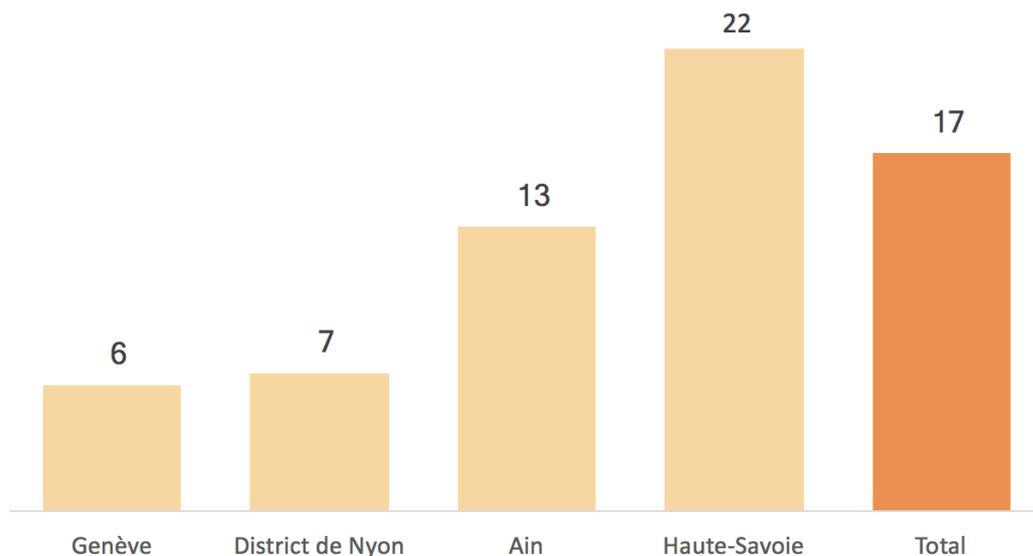
Distance moyenne et médiane parcourue à pied entre le domicile et l'arrêt de transports en commun, en mètres



Des disparités importantes selon les secteurs

Parmi les résidents du bassin genevois utilisant un véhicule léger pour rejoindre le réseau de transports en commun depuis leur domicile, ce sont les habitants de Haute-Savoie qui parcourent les distances les plus longues : une moyenne de **22 km**. Une moyenne notamment tirée par les usagers du bateau.

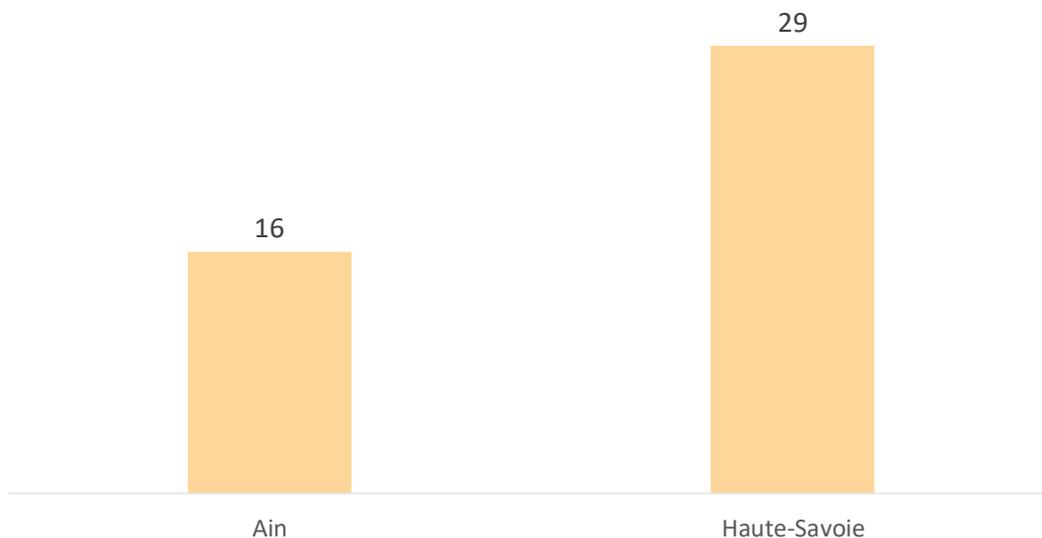
Distance moyenne parcourue en véhicule léger entre le domicile et l'arrêt de transports en commun, en km



Des distances de rabattement importantes pour les trajets vers la Suisse

La distance moyenne parcourue en véhicule léger pour accéder aux transports en commun est plus importante pour les trajets transfrontaliers vers la Suisse. La Haute-Savoie se démarque encore par la couverture de longues distances : plus de **29 km** pour rejoindre le réseau de transports en commun du Bassin genevois.

Distance moyenne parcourue en véhicule léger pour accéder aux transports en commun, pour les trajets vers la Suisse, en km





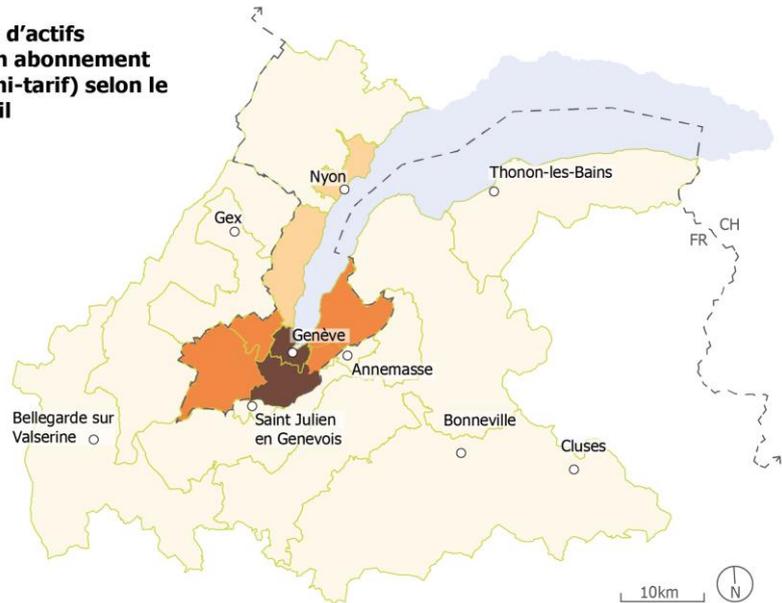
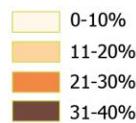
LES GROUPES DE POPULATION OU DE DEPLACEMENTS SPECIFIQUES

- La mobilité tous motifs des actifs
- La mobilité domicile-travail
- Les déplacements secondaires professionnels
- La mobilité des actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève
- La mobilité des actifs sortant quotidiennement du canton de Genève
- La mobilité des 6-11 ans et de leurs accompagnants
- La mobilité des 12-18 ans
- La mobilité des étudiants
- La mobilité des personnes au chômage et en recherche d'emploi
- La mobilité des retraités de 75 ans et plus

25% des actifs possèdent un abonnement aux transports en commun

Un quart des actifs travaillant sur le territoire étudié dispose d'un abonnement aux transports en commun (hors demi-tarif). Il existe néanmoins des disparités très importantes entre les personnes travaillant en France et celles travaillant en Suisse.

Pourcentage d'actifs possédant un abonnement TC (hors demi-tarif) selon le lieu de travail



DEFINITION

On appelle « actif » toute personne qui travaille à temps plein ou à temps partiel



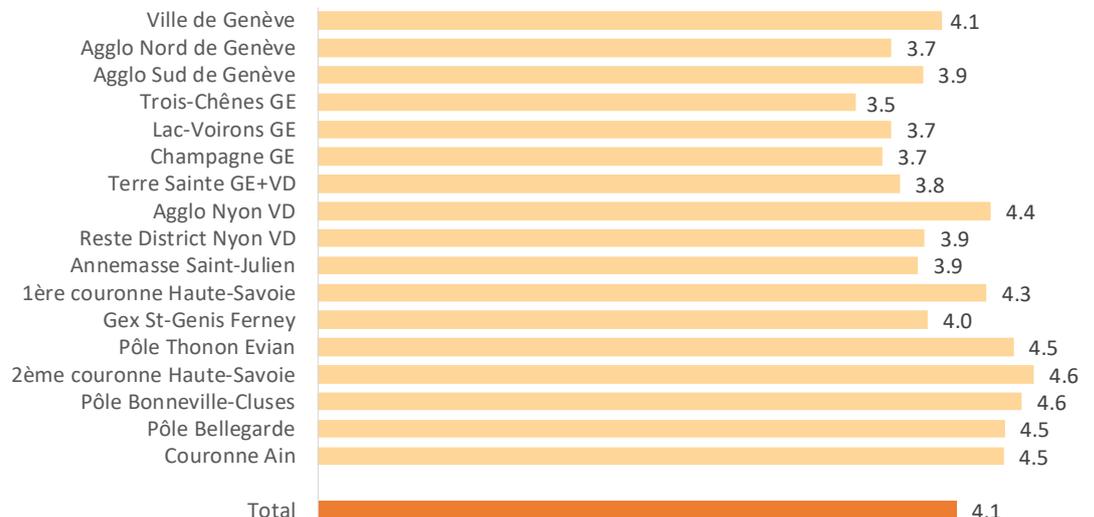
EFFECTIFS

L'échantillon redressé comprend 511'520 actifs, soit 50% des effectifs totaux.

4,1 déplacements par jour et par actif

La mobilité moyenne sur le territoire est de **4,1** déplacements par actif et par jour. Elle est donc supérieure à celle de l'ensemble de la population (3.9 déplacements par jour et par personne).

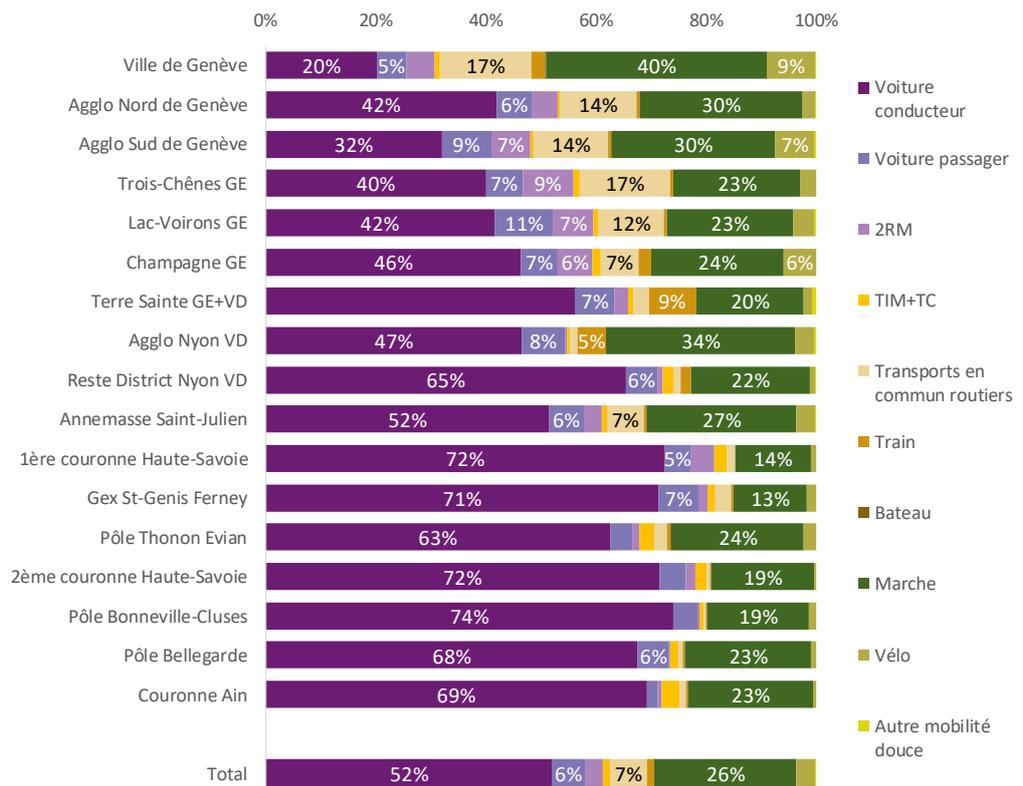
Nombre moyen de déplacement par actif et par jour, selon le secteur de résidence



Des mobilités dominées par la voiture individuelle

52% des déplacements réalisés par les actifs (tous motifs confondus) dans notre périmètre d'étude sont réalisés en voiture, utilisée en tant que conducteur. La part modale de la voiture est la plus haute dans les régions françaises frontalières : 74% dans le pôle Bonneville Cluse, 72% en première couronne de Haute Savoie, 72% en deuxième couronne de Haute Savoie. La dynamique s'inverse au sein du cœur urbain : la voiture en tant que conducteur n'est utilisée que pour **20%** des déplacements des habitants de la ville de Genève, la marche (40%) étant le mode le plus utilisé.

Répartition modale des déplacements réalisés par les actifs



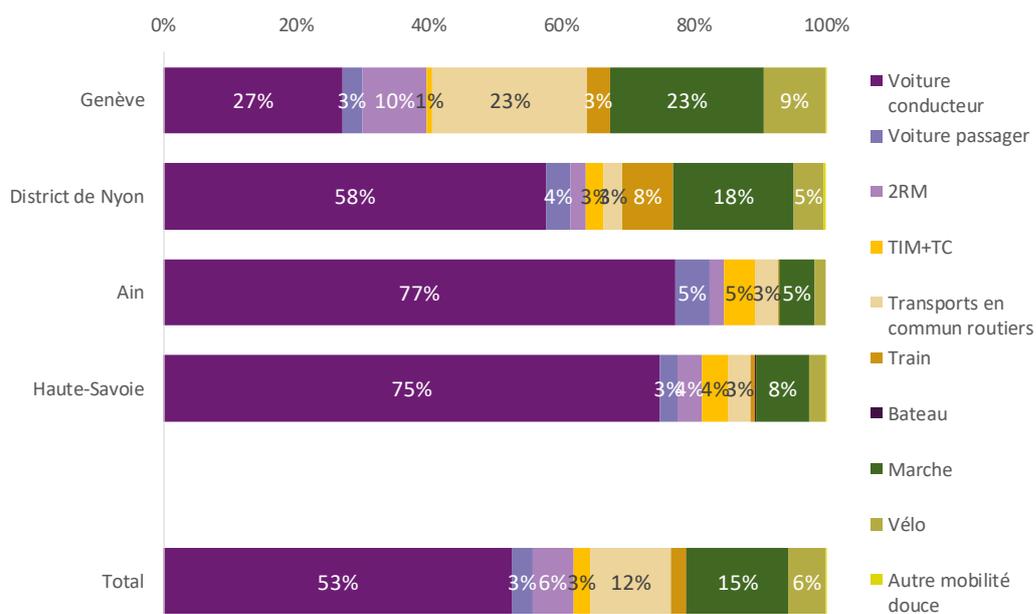


LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL

Des mobilités pendulaires dominées par la voiture particulière

Hors canton de Genève, la voiture est utilisée pour plus de la moitié des déplacements domicile-travail, et pour plus de trois quarts de ceux-ci chez les résidents français.

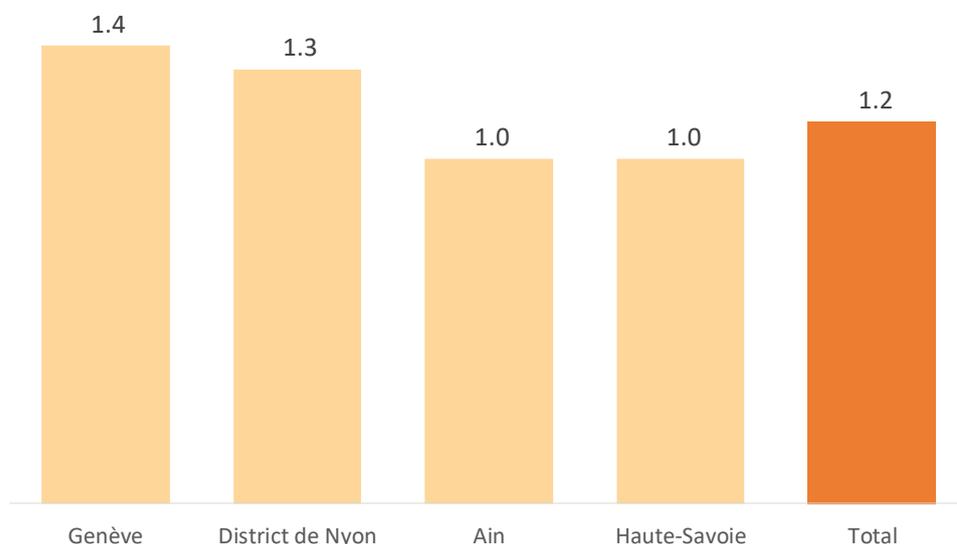
Répartition modale des actifs pour les déplacements domicile-travail



Un faible taux d'occupation des voitures parmi les actifs

Les voitures utilisées par les actifs sont faiblement occupées en moyenne **1,2 occupants par véhicule**. Le taux d'occupation est le plus faible en France : une densité plus faible des territoires y explique en partie l'autosolisme plus marqué.

Taux d'occupation des voitures parmi les actifs

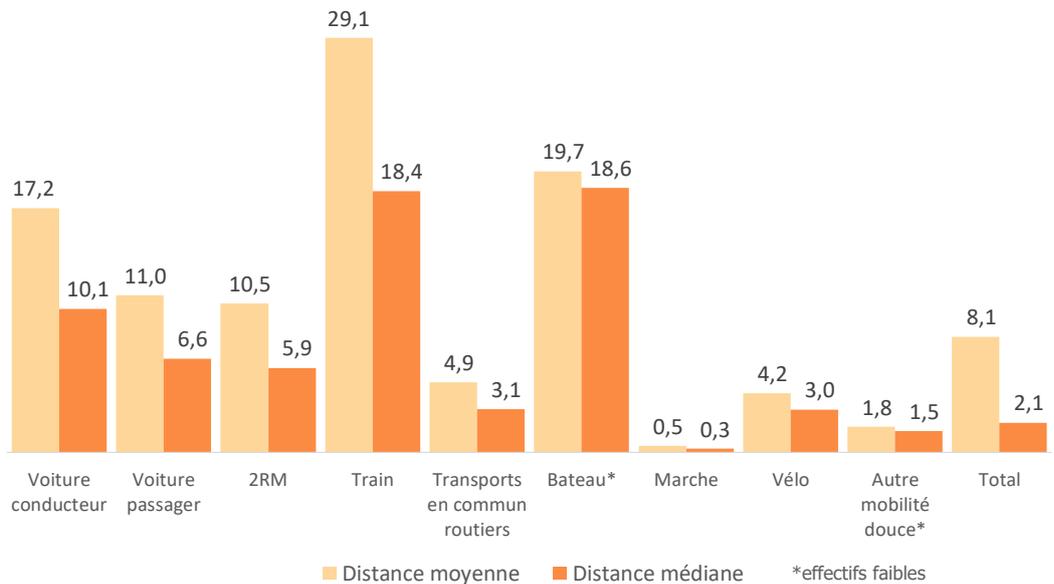


Des trajets de 8,1 kilomètres en moyenne

Les trajets intégrés aux déplacements domicile-travail des actifs sur le territoire couvrent en moyenne une distance de **8,1 kilomètres**. Les trajets sont plus courts chez les résidents du cœur de métropole (**3,4 km en ville de Genève**, 3,3 dans l'Agglomération Nord, 3,21 km dans l'Agglomération Sud), et plus longs en périphérie (17 km pour les résidents du pôle Thonon Evian et pour ceux du pôle Bellegarde)

Les trajets les plus longs sont réalisés en voiture en tant que conducteur, en bateau, ainsi qu'en train. La marche est privilégiée pour les déplacements de 700 mètres au plus.

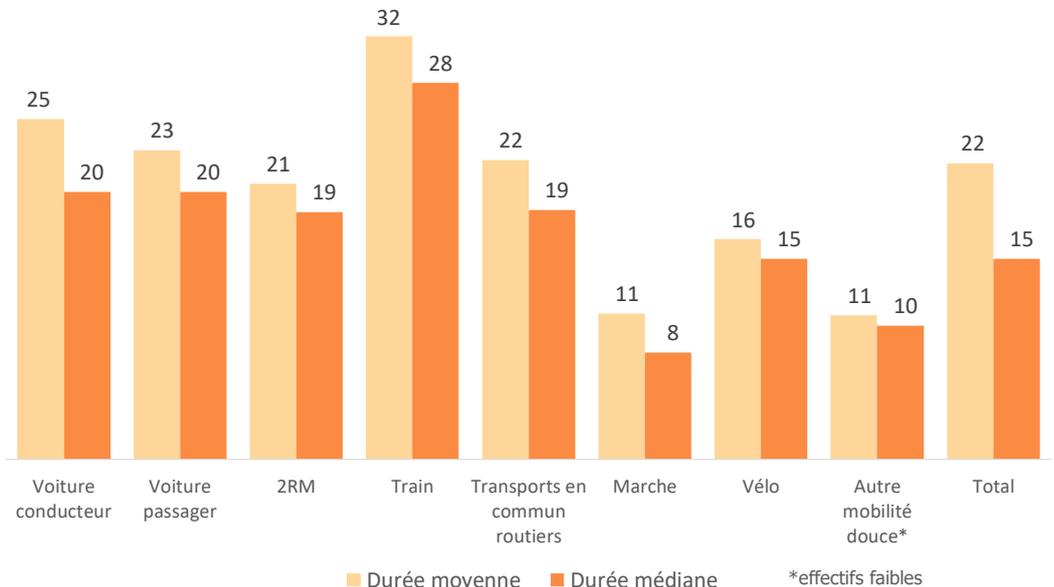
Distance moyenne et médiane d'un trajet domicile-travail par mode, en km¹



Des trajets de 22 minutes en moyenne

Les trajets domicile-travail durent en moyenne **22 minutes** sur le territoire. Ce sont les trajets en train qui présentent la durée la plus longue.

Durée moyenne et médiane d'un déplacement domicile-travail à trajet unique, en minutes¹



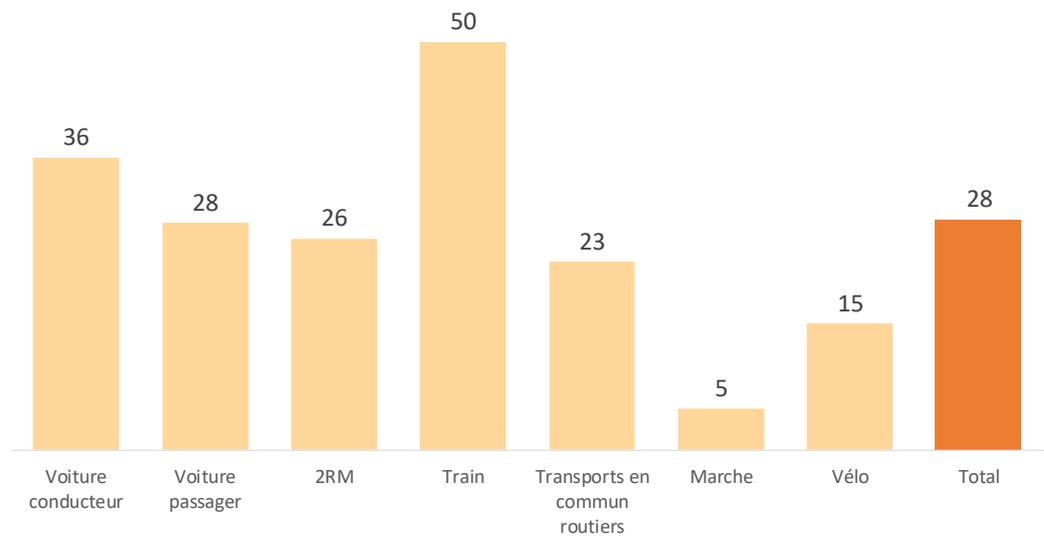
¹ Les catégories « bateau » et les « autres mobilités douces » présentent des effectifs bruts faibles (respectivement 40 et 22) ; pas de valeur pour la durée moyenne et durée médiane des déplacements DT en bateau.

Une vitesse moyenne de 28 km/h

Les trajets domicile-travail sont réalisés, en moyenne, à une vitesse de **28 km/h**¹.

Les plus rapides sont réalisés en train (49.6 km/h) et en voiture en tant que conducteur (35.5 km/h).

Vitesse moyenne d'un déplacement domicile-travail à trajet unique par mode, en km/h



1 Le calcul des vitesses n'est possible que sur les déplacements monomodaux

2 Le bateau et les autres mobilités douces n'ont pas été inclus car le nombre de répondants (respectivement 40 et 22) est trop limité.

Une utilisation importante de la voiture

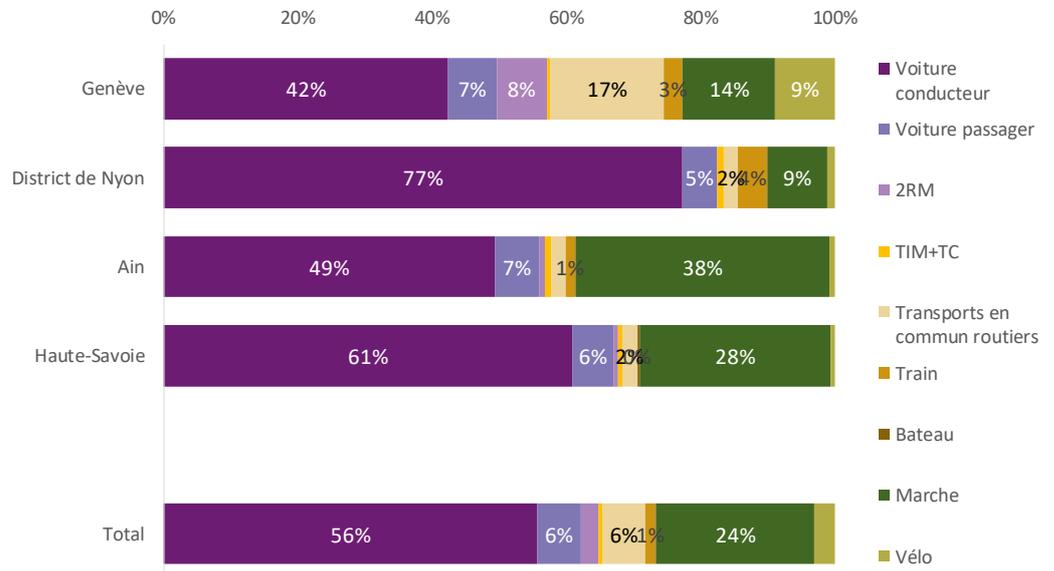
Comme pour le domicile-travail, plus de la moitié (**56%**) des déplacements secondaires professionnels sur le territoire sont réalisés en voiture. En France, la part modale de la voiture particulière en tant que conducteur est plus réduite pour les déplacements professionnels secondaires que pour les déplacements domicile-travail, ce qui tend à suggérer que les personnes résidant en France et se rendant sur leur lieu de travail en voiture particulière n'utiliseront pas nécessairement ce mode pour leurs déplacements secondaires professionnels. On observe le contraire côté Suisse.



DEFINITION

Les déplacements secondaires professionnels sont des déplacements en lien avec une activité professionnelle et sans lien avec le domicile.

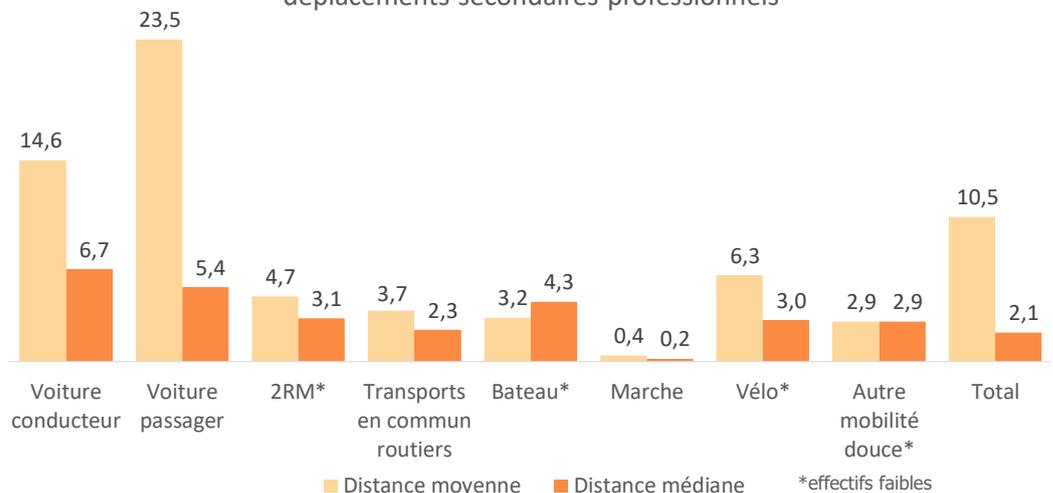
Répartition modale des actifs, en nombre de déplacements secondaires professionnels



Une médiane de 2,1 kilomètres

Les déplacements secondaires professionnels couvrent une distance médiane de **2,1 km**.

Distance moyenne médiane d'un trajet par mode, pour les déplacements secondaires professionnels ¹

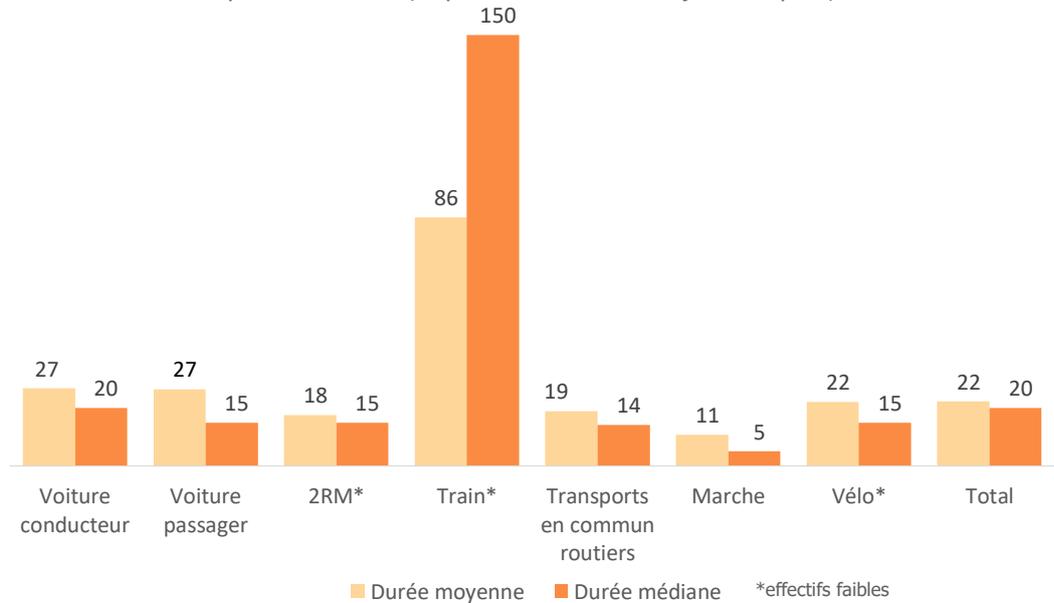


¹ Les catégories « 2RM » (53 trajets), Train (37 trajets), « Bateau » (2 trajets), « Vélo » (53 trajets) et « autres mobilités douces » (1 trajet) présentent des effectifs bruts trop réduits pour assurer la fiabilité du résultat. Le train ne figure pas sur le graphique car une moyenne très haute (103.8 km) limitait la lisibilité (la valeur médiane pour le train s'élève 21,7 km).

Une durée moyenne de 22 minutes

Les déplacements secondaires professionnels sont d'une **durée moyenne comparable** à celle des déplacements domicile-travail, mais d'une **durée médiane supérieure** (20,0 minutes pour les trajets secondaires professionnels, 15,0 minutes pour les trajets domicile-travail)

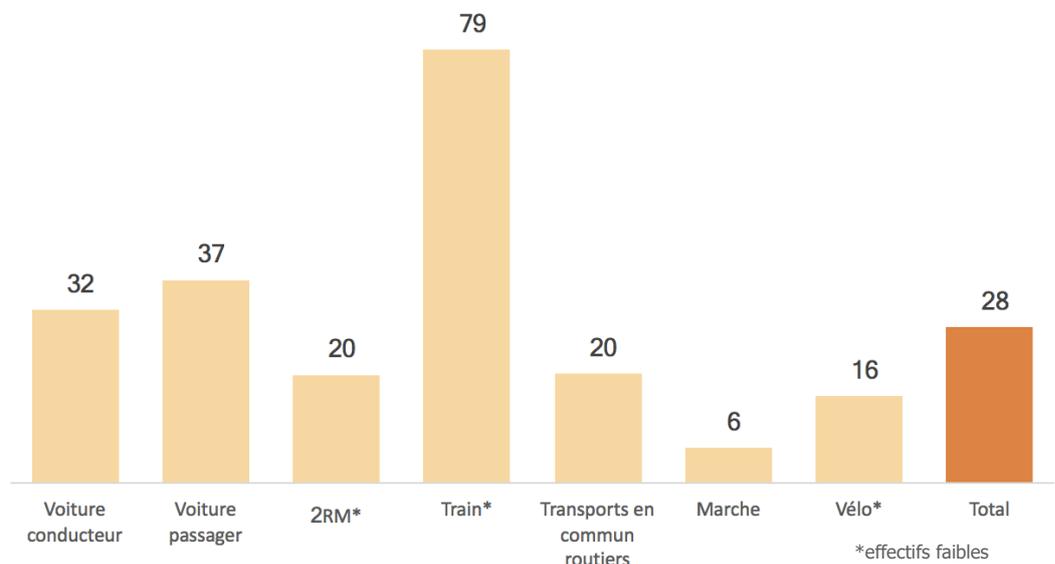
Durée moyenne et médiane d'un déplacement secondaires professionnels (déplacements avec trajets uniques) ¹



Une vitesse moyenne de 28 km/h

Les déplacements secondaires professionnels sont réalisés à des vitesses plus importantes que les déplacements domicile-travail pour tous les modes, sauf la voiture utilisée en tant que conducteur. Ces déplacements sont réalisés en journée, hors heure de pointe, et la circulation est donc plus facile.

Vitesse moyenne d'un déplacement à trajet unique par mode, pour les déplacements professionnels secondaires ¹



¹ Les catégories « 2RM » (53 trajets), Train (37 trajets), « Bateau » (2 trajets), « Vélo » (53 trajets) et « autres mobilités douces » (1 trajet) ont des effectifs bruts trop réduits pour assurer la fiabilité du résultat. « Bateau » et « autres mobilités douces » ont été assimilés à des effectifs nuls, et non inclus sur le graphique.



LA MOBILITE DES ACTIFS SE RENDANT QUOTIDIENNEMENT DANS LE CANTON DE GENEVE

Un abonnement aux transports en commun réduit hors ville de Genève

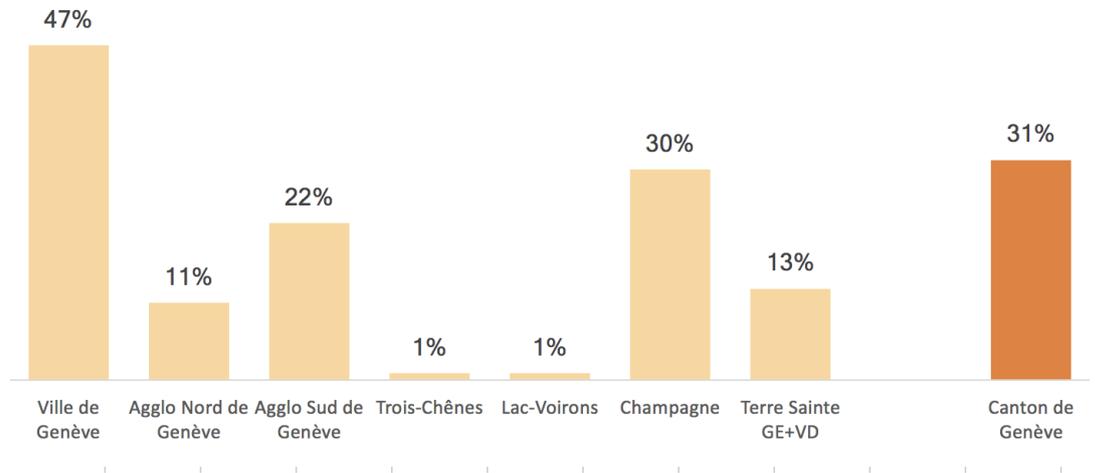


EFFECTIFS

L'échantillon redressé comprend 54 929 actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève, soit 5% des personnes-cibles.

Alors qu'une grande part (47%) des actifs travaillant en ville de Genève dispose d'un abonnement aux transports en commun, ce taux ne dépasse pas les 30% chez ceux qui ne travaillent dans d'autres secteurs, ce qui tend à suggérer que les transports publics constituent une solution beaucoup moins optimale pour relier les destinations hors de la ville de Genève.

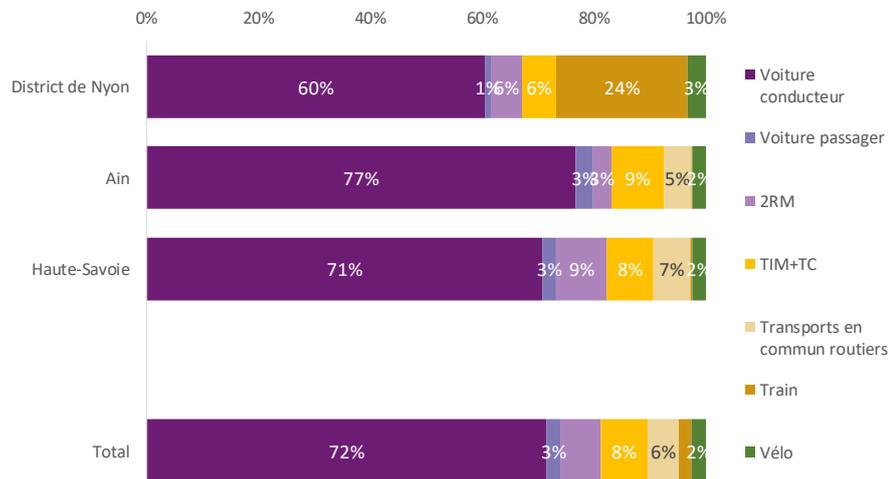
Part des actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève abonnés aux transports en commun (hors demi-tarif), selon le lieu de travail



75% des déplacements pour le travail vers Genève réalisés en voiture

La **voiture particulière domine très nettement les mobilités pendulaires vers le canton de Genève**. En cumulant la part de la voiture en tant que conducteur et celle en tant que passager, la voiture représente ainsi 75% des déplacements. Ce mode est particulièrement utilisé par les actifs résidant dans l'Ain. La part modale de ce mode est plus réduite chez les résidents du District de Nyon (60%), où près d'un quart des actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève utilise le train.

Répartition modale des actifs se rendant quotidiennement dans le Canton de Genève pour motif travail, en nombre de déplacements

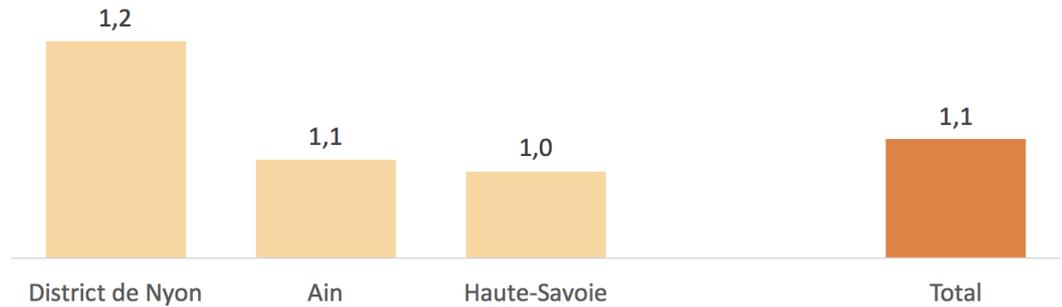


¹ Le bateau n'est pas inclus car les effectifs sont nuls : aucun actifs ne se rend quotidiennement dans le canton de Genève en bateau pour le motif travail

Un taux d'occupation moins important pour les trajets pendulaires

Le taux d'occupation des voitures parmi les actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève est légèrement plus bas que celui observé pour l'ensemble des actifs : il est de **1,1** en moyenne, contre **1,2** pour l'ensemble des actifs.

Taux d'occupation des voitures, parmi les actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève, pour le motif domicile-travail

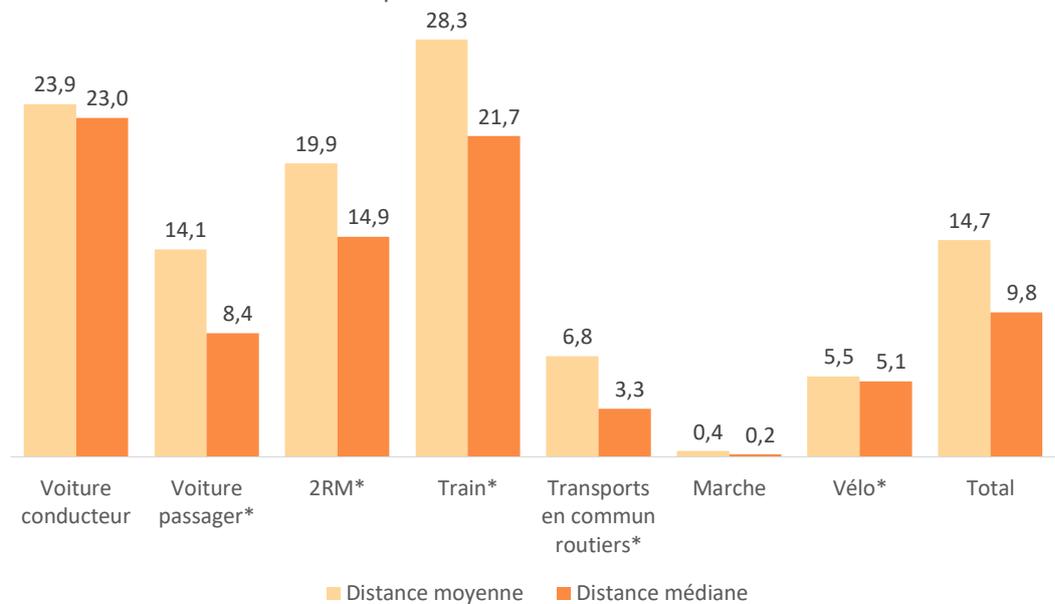


14,7 km en moyenne

Les trajets domicile-travail ayant pour destination le canton de Genève couvrent en moyenne **14,7 km**.

Les transports en commun routiers sont privilégiés pour des distances relativement courtes, tandis que le train et la voiture conducteur couvrent des distances comparables.

Distance moyenne et médiane d'un trajet domicile-travail, parmi les actifs se rendant quotidiennement dans le canton de Genève



*effectifs faibles

¹ Les catégories « voiture passager » (36 trajets), « 2RM » (49 trajets), « Train » (63 trajets), « transports en commun routiers (70 trajets), « Bateau » (1 trajet), « Vélo » (36 trajets) et « autre mobilité douce » (aucun trajet) présentent des effectifs bruts trop faibles pour assurer la fiabilité du résultat. Les catégories « bateau » (assimilée à nulle) et « autre mobilité douce » (nulle) ne figure pas sur le graphique.



LA MOBILITE DES ACTIFS SORTANT QUOTIDIENNEMENT DU CANTON DE GENEVE

Une part importante de la voiture et du train

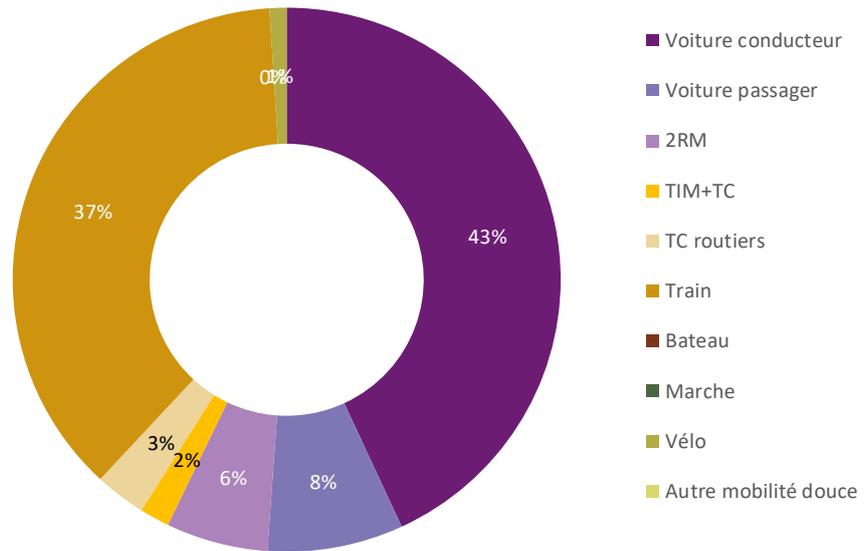


EFFECTIFS

L'échantillon redressé comprend 13 896 actifs sortant quotidiennement du canton de Genève, soit 1% des effectifs totaux de la base transfrontalière.

Les déplacements domicile travail des actifs quittant quotidiennement le canton de Genève se réalisent en grande partie en voiture en tant que conducteur (**43%**) mais aussi en train qui enregistre une part très conséquente de **37%** des déplacements.

Répartition modale des actifs quittant quotidiennement le canton de Genève, en nombre de déplacements domicile-travail





LA MOBILITE TOUS MOTIFS DES ECOLIERS DE 6-11 ANS

3,6 déplacements par écolier et par jour

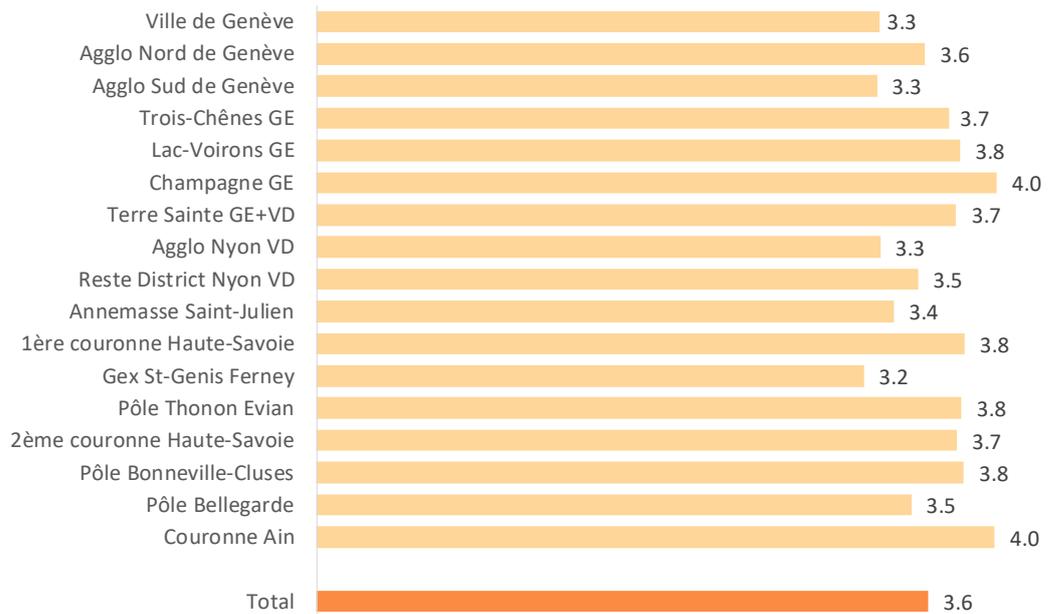


EFFECTIFS

L'échantillon redressé comprend 75 923 écoliers entre 6 et 11 ans, soit 7% des effectifs de la base transfrontalière.

Les écoliers sont moins mobiles que la moyenne de la population : **3,6 déplacements par écolier et par jour**, contre 3.9 déplacements par personne et par jour si l'on prend en compte l'ensemble des habitants du Bassin genevois.

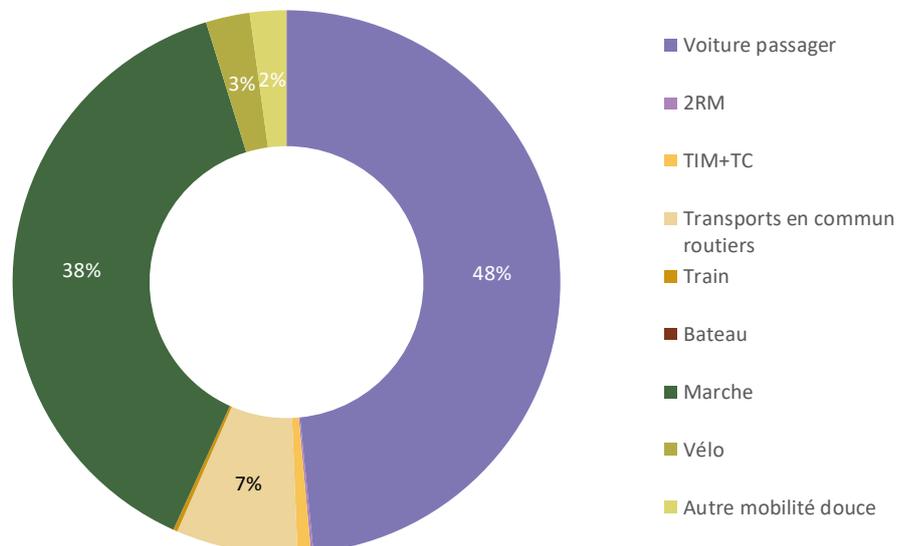
Nombre moyen de déplacements par écolier et par jour



48 % des déplacements réalisés en voiture

La plus grande partie des déplacements des 6-11 ans sont réalisés en voiture en tant que passager (**48%**) ou à pied (**38%**)

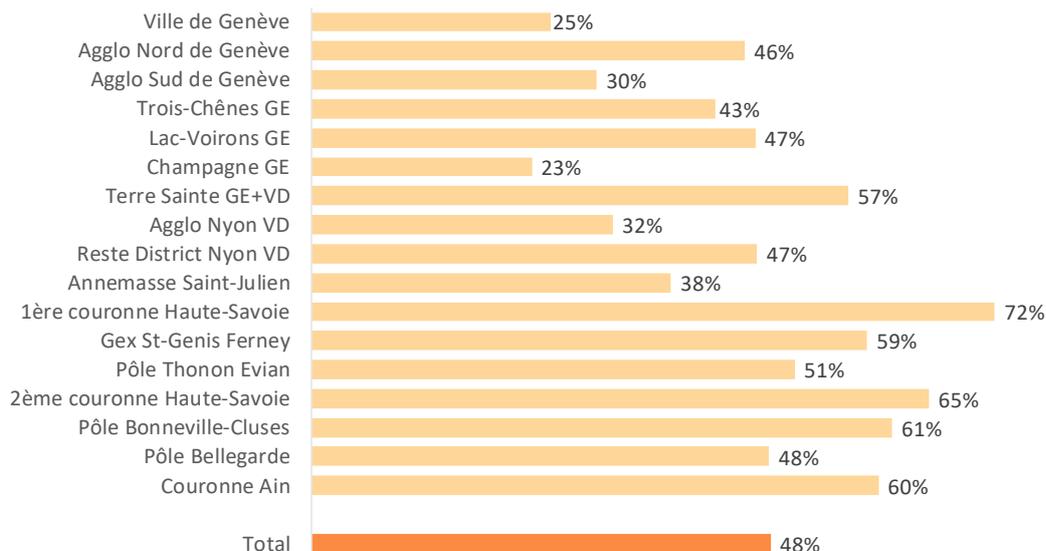
Répartition modale des écoliers, en nombre de déplacements



Moins de déplacements accompagnés dans les zones les plus denses

Ces 48% de déplacements réalisés en voiture correspondent aux déplacements accompagnés. La part de déplacements accompagnés varie largement d'un secteur à l'autre ; elle est plus basse dans les zones les plus denses (25% en ville de Genève) et atteint près des trois quarts en première couronne de Haute-Savoie

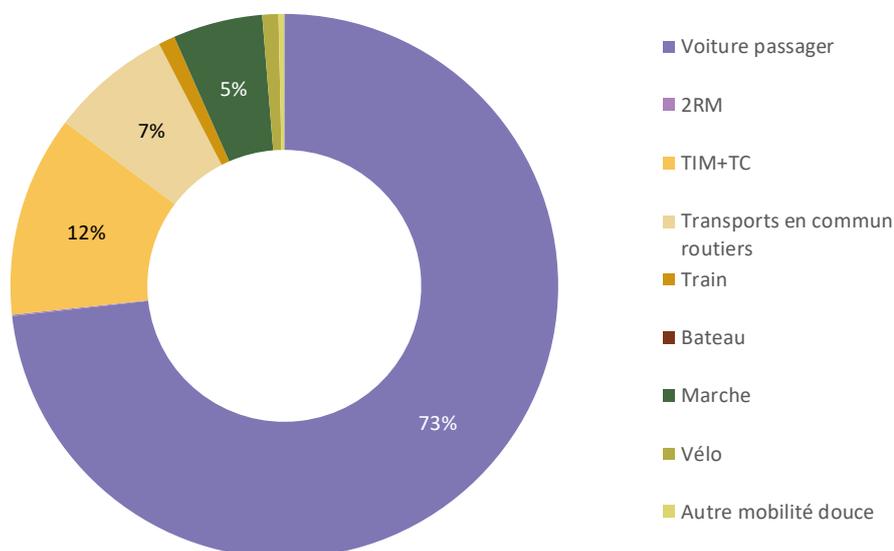
Part de déplacements accompagnés (nombre moyen de déplacements accompagnés par écolier / nombre moyen de déplacements total par écolier)



La voiture en tant que passager couvre la majorité des distances

Près des trois quarts (73%) des distances parcourues par les 6-11 ans sont couvertes en voiture en tant que passager.

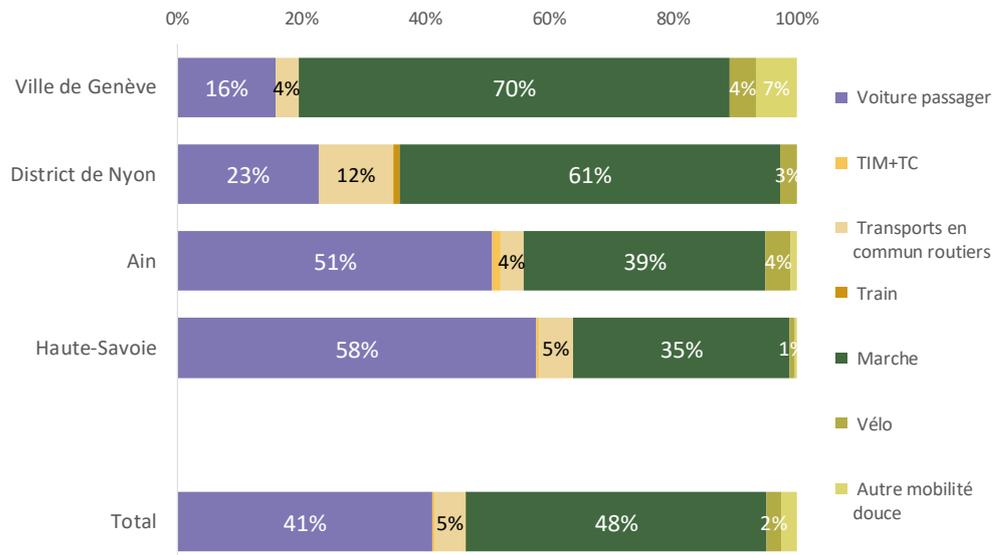
Répartition modale des écoliers, en distance de déplacements



Utilisation importante de la marche pour les déplacements domicile-école

A l'échelle du Bassin genevois, la marche est utilisée pour **48%** des déplacements domicile-école, soit près d'un sur deux. Les disparités sont néanmoins importantes au sein du bassin genevois : si la marche compte pour la majorité des déplacements côté Suisse, elle est supplantée par la voiture en tant que passager pour plus d'un déplacement sur deux côté France.

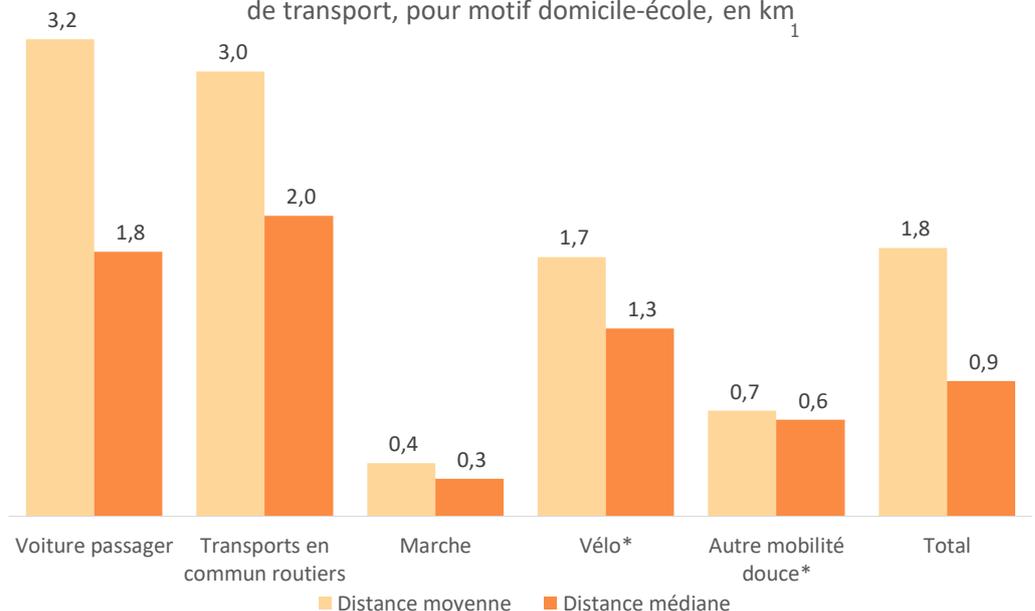
Répartition modale des écoliers pour les déplacements domicile-école, en nombre de déplacements



Une distance moyenne de 1,8 kilomètres

Les trajets domicile-école les plus longs sont réalisés en voiture ou en transports en commun, tandis que la marche est le mode de transport de la proximité : elle est utilisée pour des déplacements de **350 mètres** en moyenne.

Distance moyenne et médiane d'un trajet pour les principaux modes de transport, pour motif domicile-école, en km¹

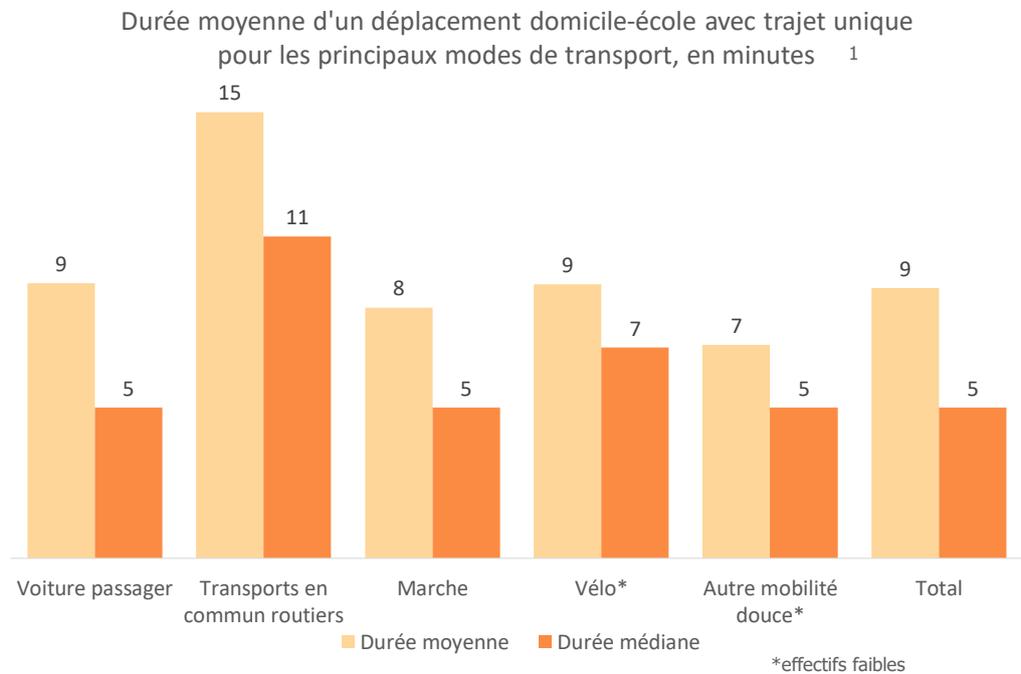


*effectifs faibles

¹ Les catégories « voiture conducteur » (0 trajet), « 2RM » (0 trajet), « Train » (0 trajet), « bateau » (0 trajet), « Vélo » (37 trajets) et « autres mobilités douces » (36 trajets) présentent des effectifs bruts trop faibles pour assurer la fiabilité des résultats. Les catégories aux effectifs nuls ne sont pas affichées.

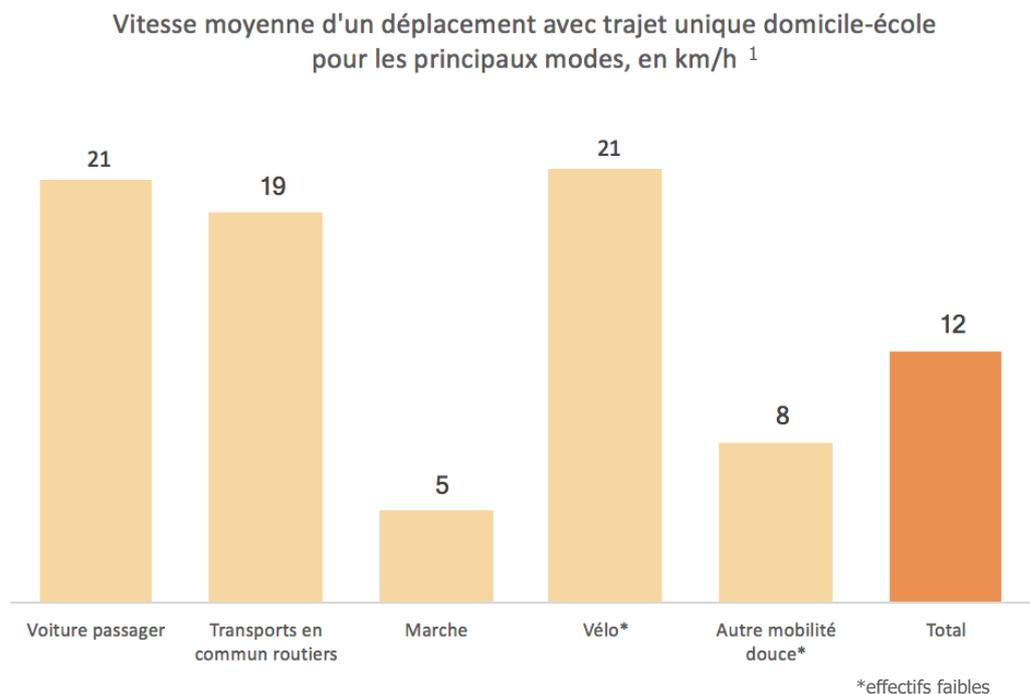
Une durée moyenne de 9 minutes

Un déplacement domicile école dure **en moyenne 9 minutes**, la médiane étant de seulement 5 minutes. Les stratégies résidentielles des ménages du Bassin genevois comprenant des enfants de 5-11 ans visent à se rapprocher des écoles.



Une vitesse moyenne de 12 km/h

La vitesse moyenne d'un déplacement avec trajet unique domicile-école est de **12 km/h**. Cette vitesse moyenne relativement faible s'explique par le fait que ces déplacements se réalisent aux heures de pointes, ainsi que par la part modale importante de la marche. En outre, étant donnée leurs distances réduites, les voies rapides sont rarement empruntées pour ces déplacements.



¹ Les catégories « voiture conducteur » (0 trajet), « 2RM » (0 trajet), « Train » (0 trajet), « bateau » (0 trajet), « Vélo » (37 trajets) et « autres mobilités douces » (36 trajets) présentent des effectifs bruts trop faibles pour assurer la fiabilité des résultats. Les catégories aux effectifs nuls ne sont pas affichées.



LA MOBILITE TOUS MOTIFS DES 12-18 ANS

3,4 déplacements par élève et par jour

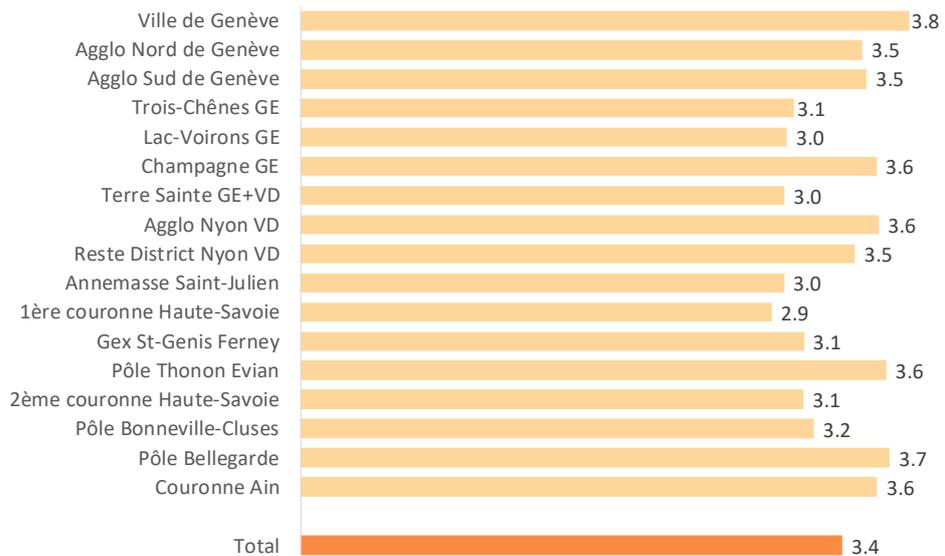


EFFECTIFS

L'échantillon redressé comprend 81 183 individus entre 12 et 18 ans, soit 8% des effectifs de la base transfrontalière.

Les 12-18 ans réalisent en moyenne **3,4** déplacements par jour et par personne. Ils sont donc moins mobiles que la moyenne de la population (3.9 déplacements par personne et par jour).

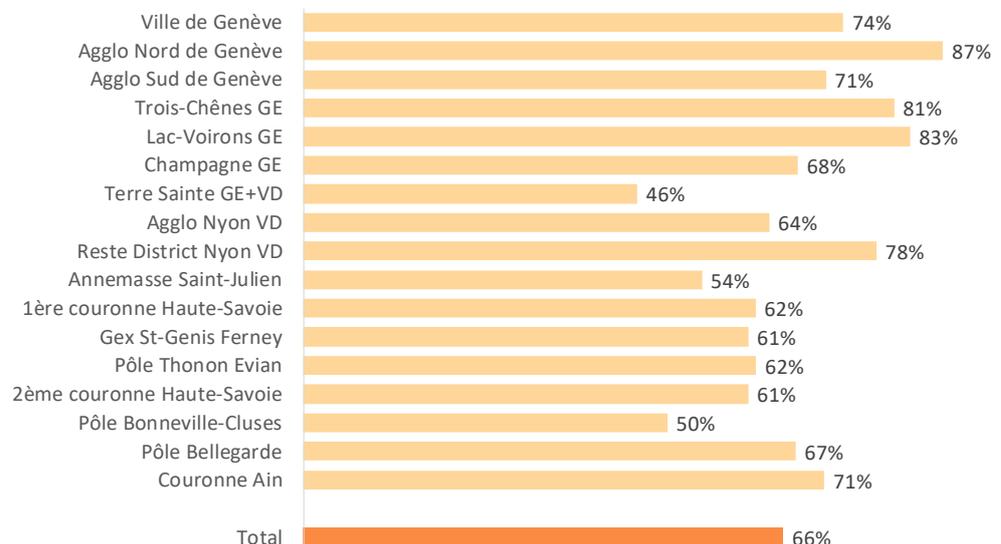
Nombre moyen de déplacements par élève et par jour



66% des 12-18 ans sont abonnés aux transports publics

A l'échelle du Bassin genevois, le pourcentage de 12-18 ans disposant d'un abonnement aux transports en commun est de **66%**. Le taux d'abonnement **dépasse les 50% pour tous les lieux d'études**, sauf le secteur de Terre Sainte.

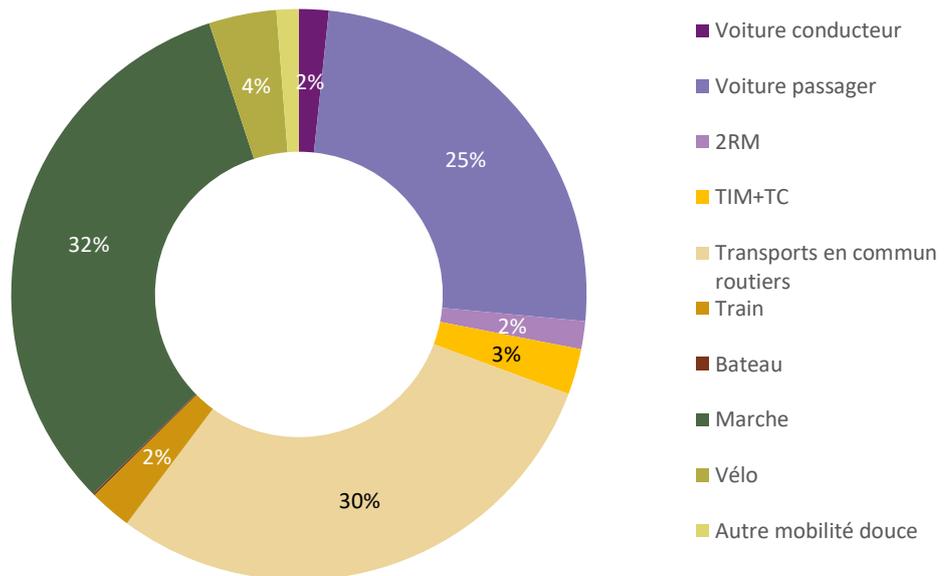
Pourcentage d'élèves possédant un abonnement TC selon le lieu d'études



Un usage plus important des transports en commun que les 6-11 ans

Les 12-18 ans ont recours aux transports en commun routiers pour **30%** de leurs déplacements (tous motifs), une part largement plus élevée que celle observée pour les 6-11 ans (7%) : les transports en commun sont donc privilégiés pour les trajets en autonomie, et moins pour les trajets accompagnés par les parents.

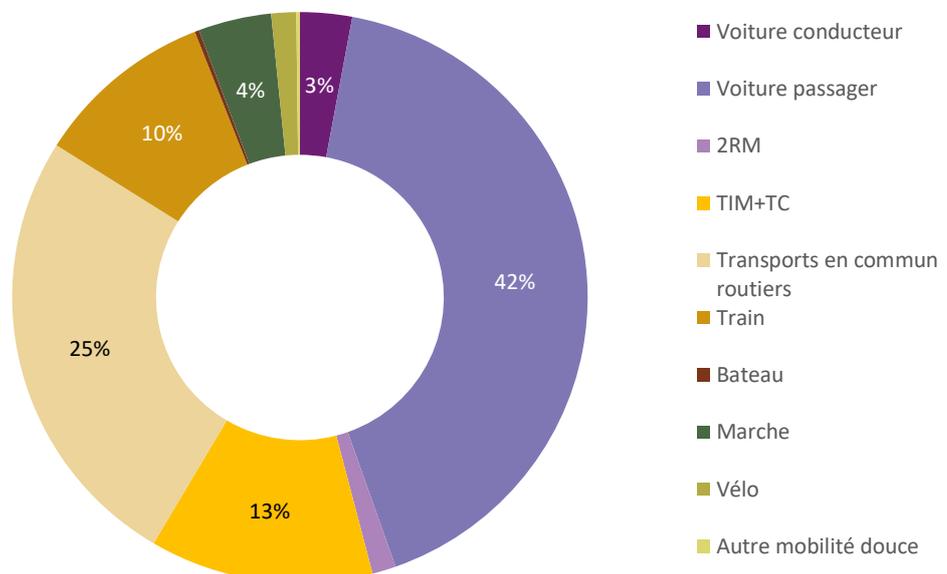
Répartition modale des élèves en nombre de déplacements



La plus grande partie des distances couvertes en voiture passager

Bien que les 12-18 ans aient un usage important de la marche et des transports en commun, la plus grande partie des distances parcourues par cette classe d'âge sont couvertes en voiture, utilisée en tant que passager. Pour beaucoup de ces derniers, il s'agit, en effet, de déplacements de loisirs en famille qui concernent donc des distances importantes.

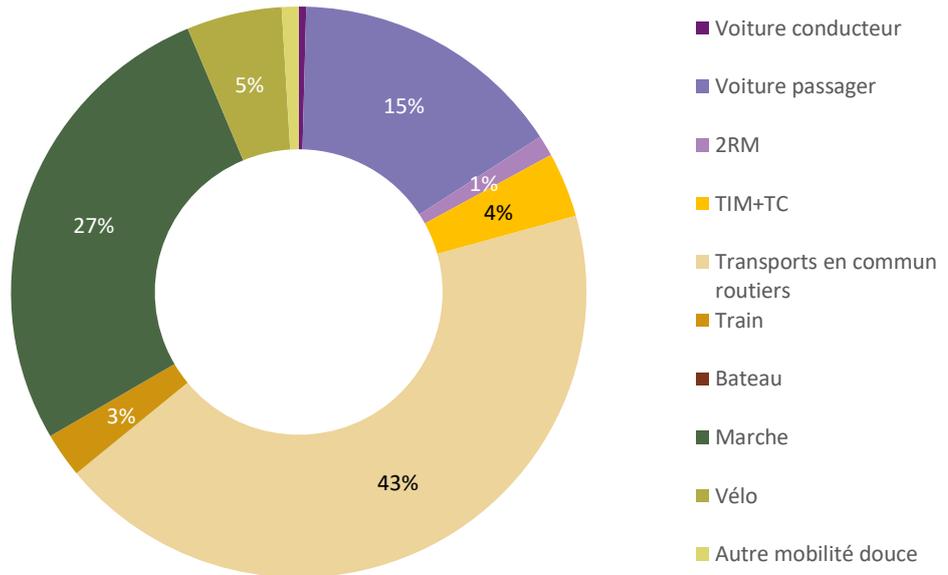
Répartition modale des élèves en distance de déplacements



Une utilisation plus importante des TC routiers pour le domicile-études

43% des déplacements domicile-études sont réalisés en transports en commun routiers, alors que cette part n'est que de 30% si l'on prend en compte tous les motifs.

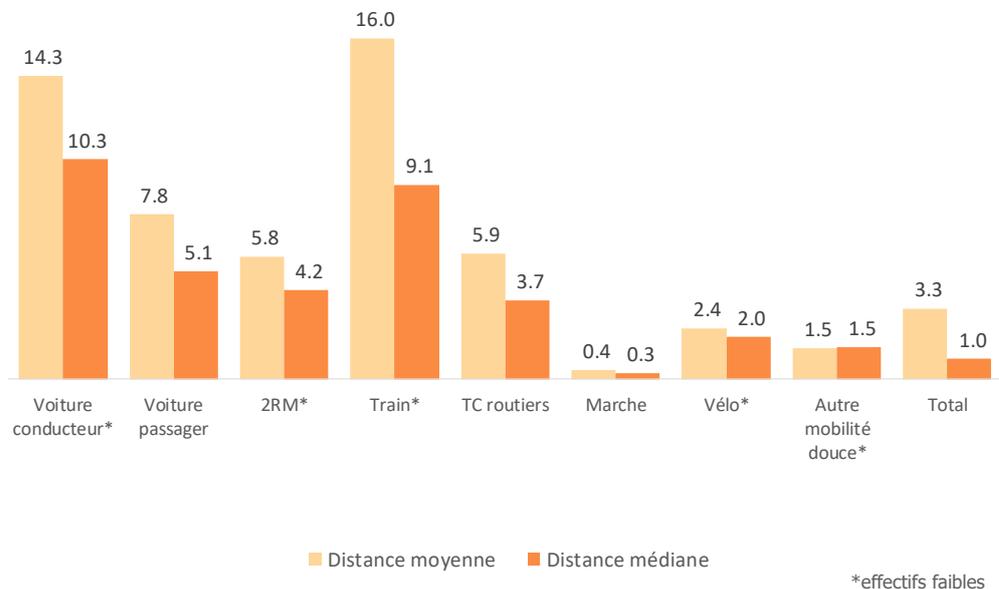
Répartition modale des élèves en nombre de déplacements, pour le motif domicile-études



Une distance moyenne de 3,3 kilomètres

Les trajets domicile-études les plus longs sont réalisés en voiture en tant que passager.

Distance moyenne et médiane d'un trajet domicile-études, pour les principaux modes de transport utilisés (en km)



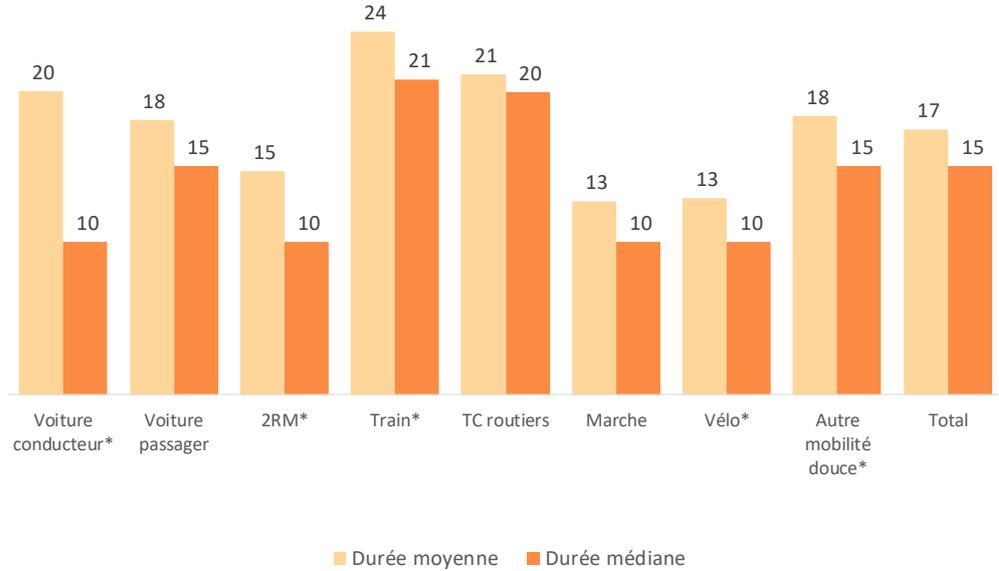
¹ Les catégories « voiture conducteur » (7 trajets), « 2RM » (25 trajets), « Train » (59 trajets), « Bateau » (0 trajet), « Vélo » (82 trajets) et « Autres mobilités douces » (24 trajets) présentent des effectifs bruts sont trop faibles pour assurer la fiabilité des résultats.

Une durée moyenne de 17 minutes

La durée moyenne d'un déplacement domicile-collège ou lycée est de **17 minutes**. Elle était de 9 minutes pour les déplacements domicile-école : les établissements secondaires sont plus éloignés des domiciles.

Les trajets les plus longs sont réalisés en transports en commun routiers.

Durée moyenne et médiane d'un déplacement avec trajet unique pour domicile-études, pour les principaux modes utilisés, en minutes

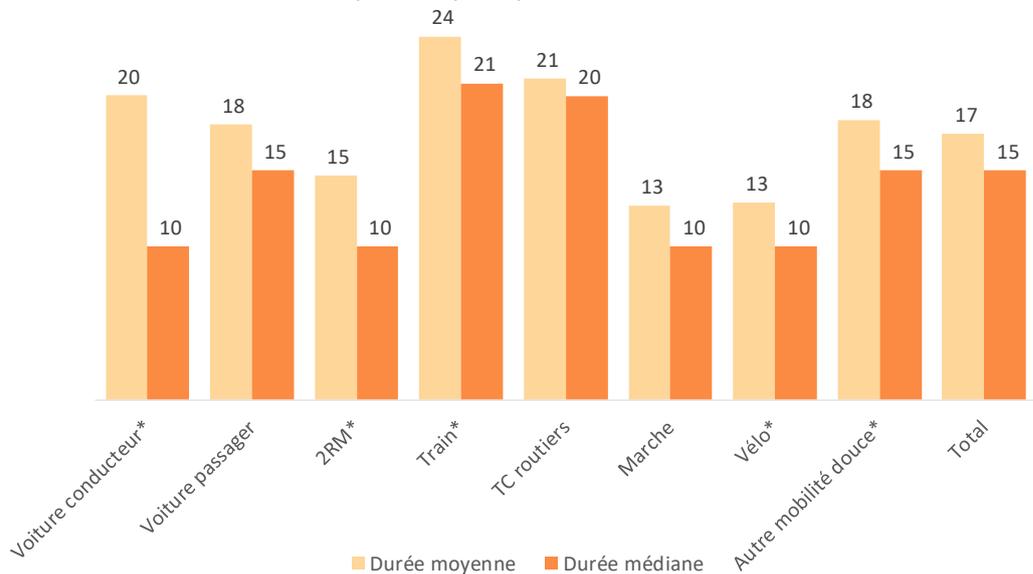


*effectifs faibles

Une vitesse moyenne de 20 km/h

Les trajets les plus rapides sont réalisés en voiture, utilisée en tant que passager.

Durée moyenne et médiane d'un déplacement avec trajet unique pour domicile-études, pour les principaux modes utilisés, en minutes.



*effectifs faibles

¹ Les catégories « voiture conducteur » (7 trajets), « 2RM » (25 trajets), « Train » (59 trajets), « Bateau » (0 trajet), « Vélo » (82 trajets) et « Autres mobilités douces » (24 trajets) présentent des effectifs bruts sont trop faibles pour assurer la fiabilité des résultats.



LA MOBILITE TOUS MOTIFS DES ETUDIANTS

3,7 déplacements par étudiant et par jour

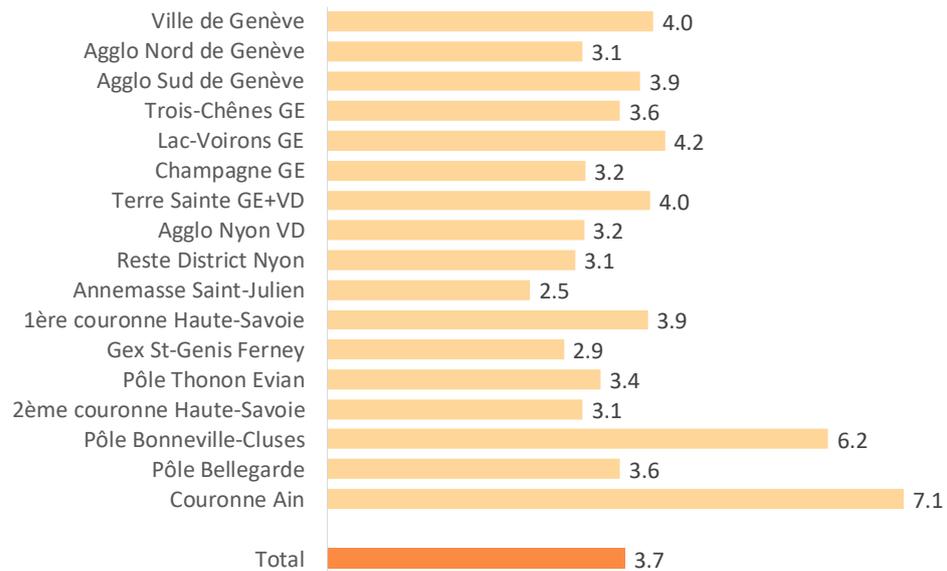


EFFECTIFS

L'échantillon redressé compte 38 450 étudiants (>19 ans), soit 4% des effectifs de la base transfrontalière.

Les étudiants du Bassin genevois se déplacent en moyenne **3,7 fois par jour**. Les résidents d'Annemasse et Saint-Julien sont les moins mobiles, avec 2,5 déplacements par étudiant par jour, et ceux de la couronne de l'Ain sont les plus mobiles, avec 7,1 déplacements par étudiant et par jour.

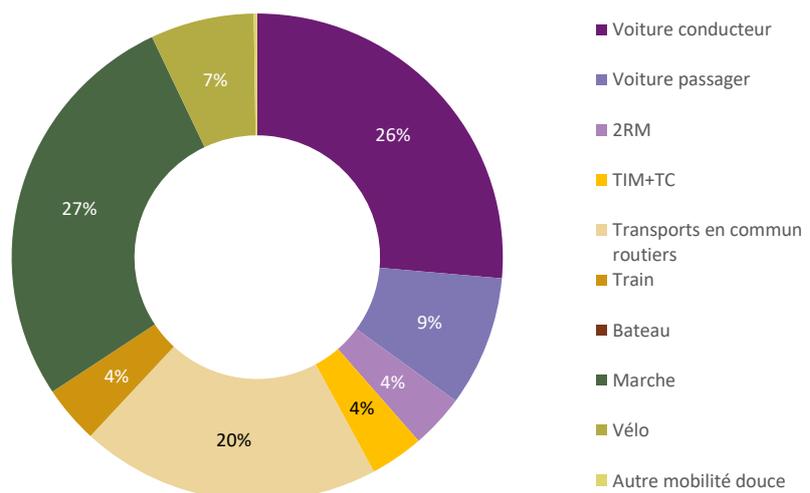
Nombre de déplacements par étudiant et par jour



Un usage important des transports en commun

Les pratiques modales des étudiants, pour leurs déplacements tous motifs, sont plus variées que celles observées pour l'ensemble de la population : la voiture utilisée en tant que conducteur (**26%**) et la marche (**27%**) sont les deux modes les plus utilisés, et comptent, à eux deux, pour plus de la moitié des déplacements réalisés par cette catégorie de la population. Les transports en commun routiers sont néanmoins utilisés pour **20%** des déplacements, alors qu'ils ne comptent que pour **9%** des déplacements réalisés par l'ensemble de la population. Ils sont utilisés au détriment de la voiture en tant que conducteur, qui compte pour **45%** des déplacements réalisés par l'ensemble de la population.

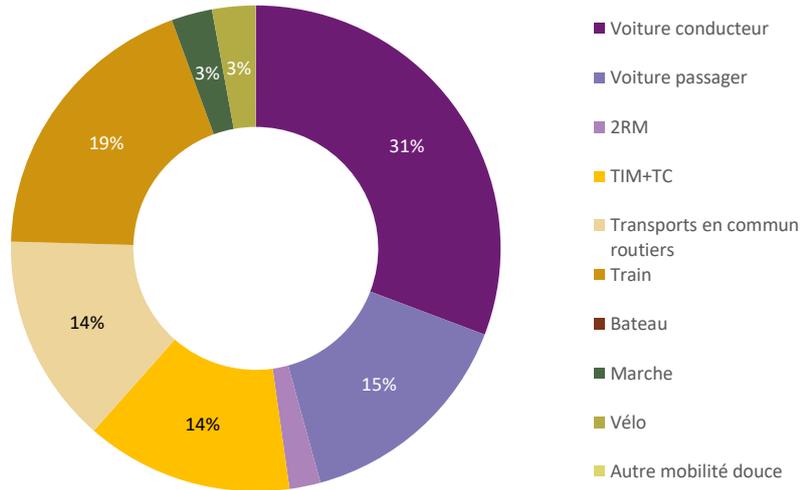
Répartition modale des étudiants en nombre de déplacements



Des distances importantes couvertes en transports collectifs

Près de la moitié des distances (**47%**) sont réalisées en ayant recours à un mode collectif, seul (train 19% ; transports en commun routiers 14%) ou en combinaison avec un mode individuel mécanisé (14%).

Répartition modale des étudiants, en distance de déplacements

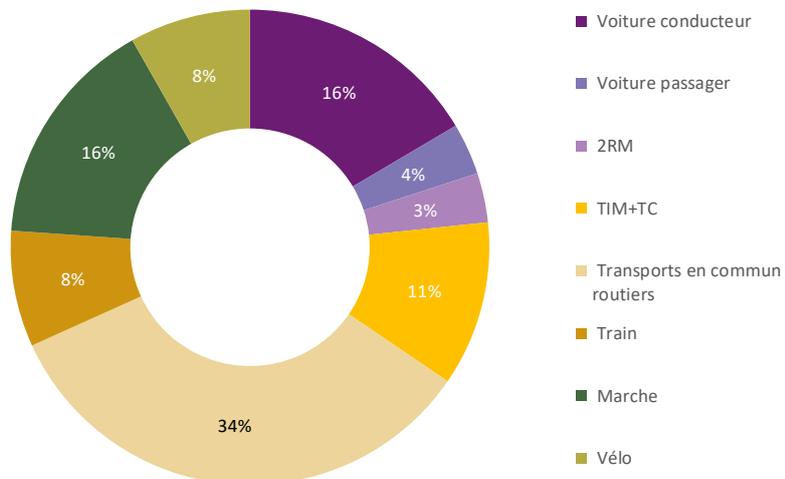


Un usage réduit de la voiture pour les déplacements domicile-études

L'usage de la voiture individuelle est encore plus réduit si nous n'analysons que les déplacements domicile-études : en effet, elle n'est utilisée en tant que conducteur que pour **16%** des déplacements (contre 26% tous motifs confondus). Le taux d'occupation des véhicules utilisés par les étudiants pour les déplacements domicile-études est de **1,3**.

Les transports en commun routiers comptent pour **plus d'un tiers** des déplacements domicile-études.

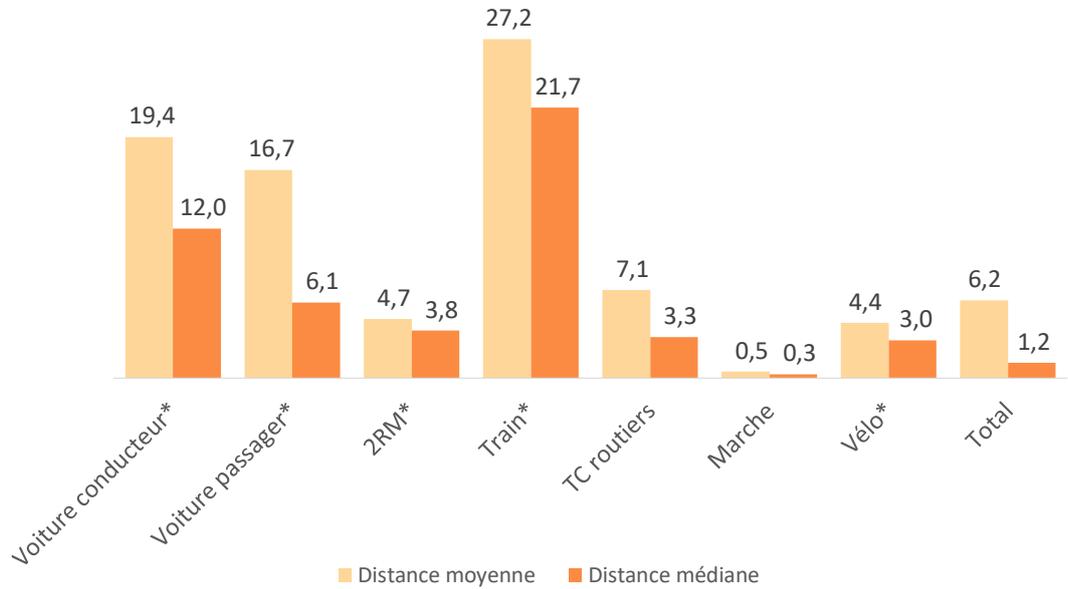
Répartition modale des étudiants en nombre de déplacements, pour le motif domicile-études



Une moyenne de 7,1 km parcourus en transports en commun routiers

C'est avec les transports en commun routiers que les étudiants parcourent les distances les plus importantes.

Distance moyenne et médiane pour les principaux modes utilisés par les étudiants (en km)



1

*effectifs faibles

¹ Les catégories « voiture conducteur » (57 trajets), « voiture passager » (39 trajets), « 2RM » (21 trajets), « Train » (47 trajets), « Bateau » (0 trajet), « Vélo » (48 trajets) et « Autres mobilités douces » (0 trajet) présentent des effectifs bruts sont trop faibles pour assurer la fiabilité des résultats.



LA MOBILITE DES PERSONNES AU CHOMAGE ET EN RECHERCHE D'EMPLOI

3,7 déplacements par jour et par chômeur

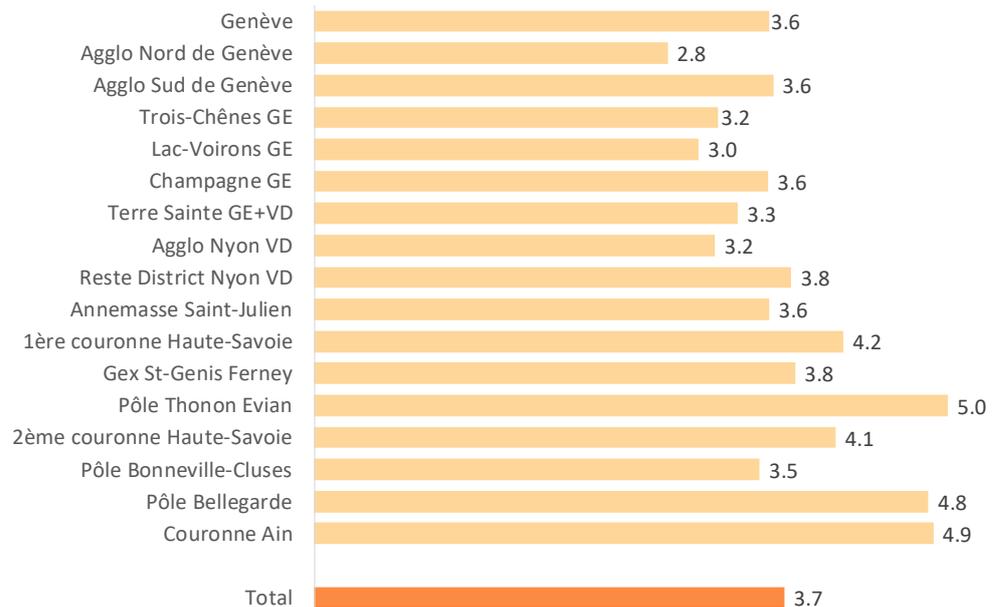


EFFECTIFS

L'échantillon redressé compte 140 968 personnes au chômage et/ou en recherche d'emploi, soit 14% des effectifs totaux de la base transfrontalière

Dans le Bassin genevois, une personne au chômage ou en recherche d'emploi réalise en moyenne **3,7 déplacements** par jour, un jour moyen de semaine. C'est donc moins que la moyenne de la population (3,9). C'est en périphérie de l'agglomération qu'ils sont les plus mobiles.

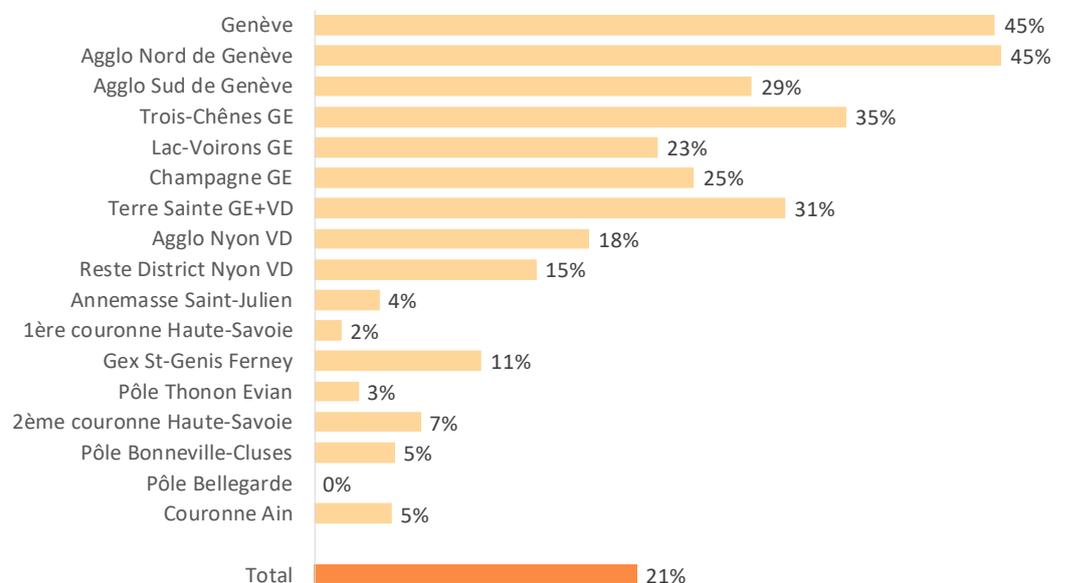
Nombre moyen de déplacements par chômeur et par jour



21% d'abonnés aux transports en commun

21% des chômeurs sont abonnés aux transports en commun (hors demi-tarif). Les disparités territoriales sont néanmoins importantes, le taux d'abonnement étant très faible côté France.

Pourcentage de chômeurs disposant d'un abonnement aux transports en commun

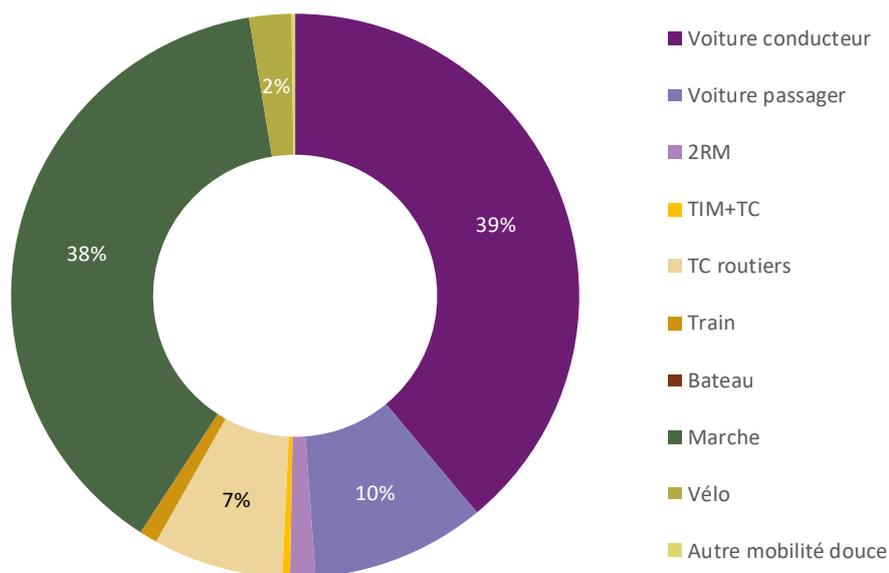


2 déplacements sur 5 sont réalisés en voiture conducteur

Les chômeurs utilisent principalement la voiture en tant que conducteur (**39%**) et la marche (**38%**) pour leurs déplacements (tous motifs).

La voiture en tant que conducteur et la voiture en tant que passager comptent pour **80%** des distances parcourues par cette catégorie de la population.

Répartition modale des chômeurs en nombre de déplacements, tous motifs





LA MOBILITE DES RETRAITES DE 74 ANS ET MOINS

3,3 déplacements par personne par jour



EFFECTIFS

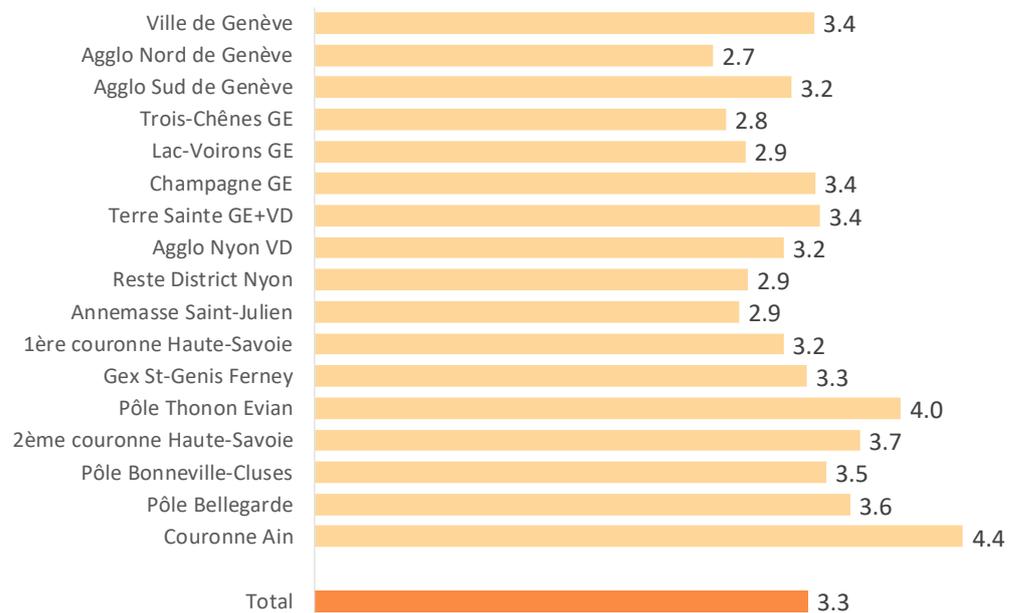
L'échantillon redressé compte **84 404** retraités de 74 ans et moins, soit **8%** des effectifs.

Parmi ceux-ci, **34%** ne se sont pas déplacés.

Au sein du Bassin genevois, les retraités de 74 ans ou moins réalisent 3,3 déplacements par personne par jour, un jour moyen de semaine. Une moyenne sensiblement inférieure à celle de la population prise dans son ensemble (3,9).

Si l'on considère uniquement les retraités mobiles, cette part passe à **3,9** déplacements par jour et par personne.

Nombre de déplacements par retraité de 74 ans et moins et par jour

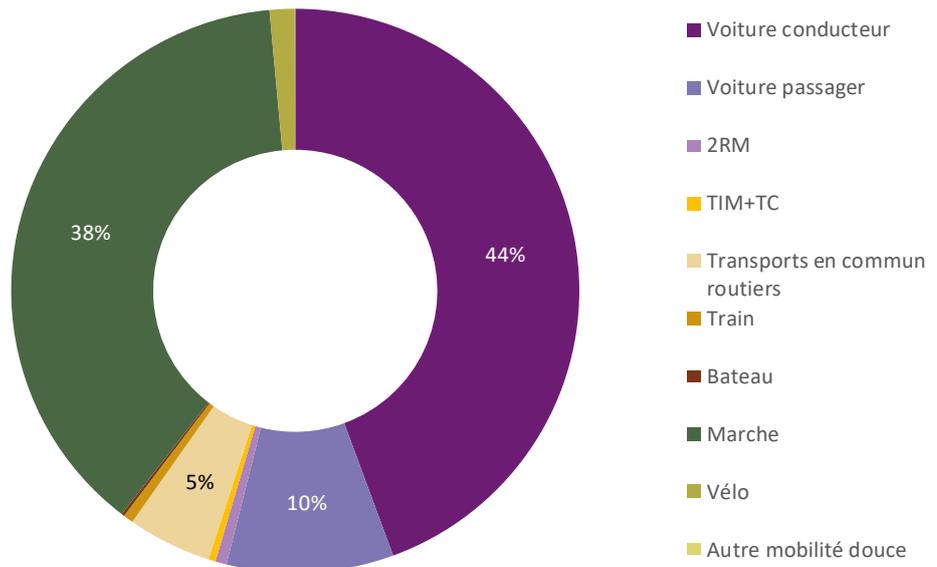


54% des déplacements réalisés en voiture

Les retraités de 74 ans et moins réalisent la plus grande partie de leurs déplacements en voiture (**44%** en tant que conducteur, **10%** en tant que passager) ou à pied (**38%**).

La vaste majorité des distances parcourues par les retraités est néanmoins couverte en voiture : **61%** pour la voiture en tant que conducteur, et **22%** pour la voiture en tant que passager.

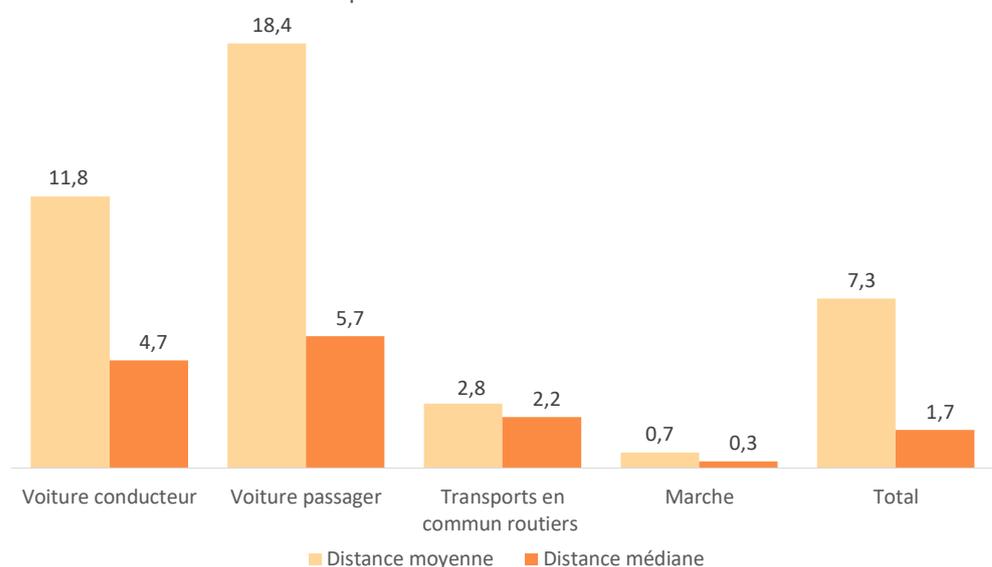
Répartition modale des retraités de 74 ans et moins en nombre de déplacements



Une distance moyenne de 7,3 km par trajet

Les retraités de 74 ans et moins réalisent en moyenne des trajets de **7,3 kilomètres**. Cette moyenne haute est néanmoins portée par quelques valeurs élevées : la médiane n'est que de 1,7 kilomètre, une valeur relativement basse. La distance médiane parcourue pour se rendre du domicile au travail est, pour comparaison, de 2,1 km.

Distance moyenne et médiane d'un trajet pour les principaux modes utilisés par les retraités de 74 ans et moins

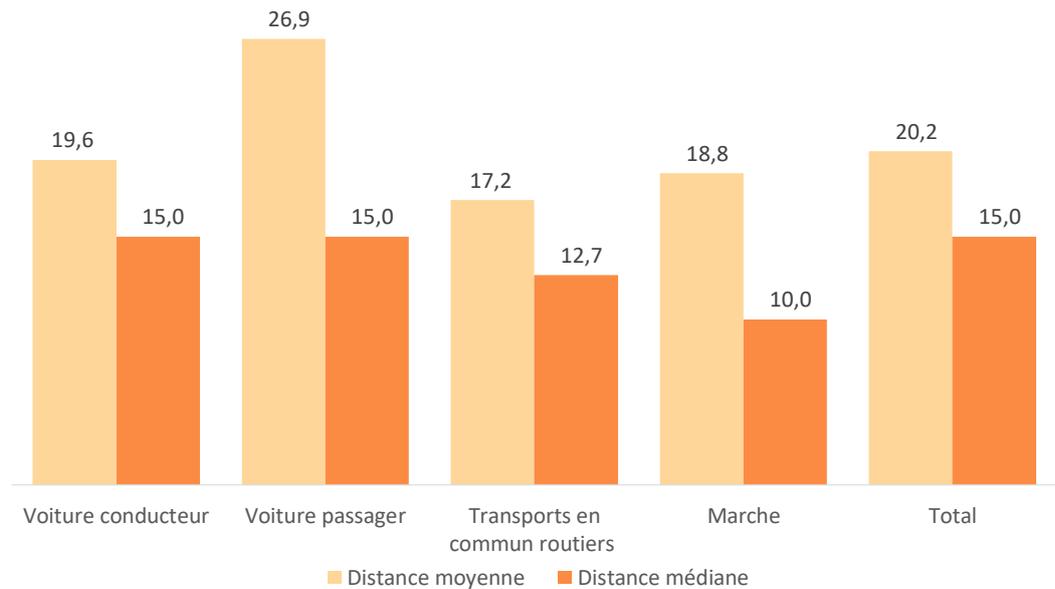


Une durée moyenne de 15 minutes.

La durée moyenne d'un déplacement avec trajet unique est, pour les retraités de 74 ans et moins, de **15** minutes. Cette valeur est inférieure à la moyenne observée pour l'ensemble de la population qui s'élève à **20,2** minutes. Les trajets les plus longs sont réalisés en voiture en tant que passager.

La vitesse moyenne d'un trajet est de **18,0 km/h**.

Durée moyenne et médiane d'un déplacement avec trajet unique pour les retraités de 74 ans et moins





LA MOBILITE DES RETRAITES DE 75 ANS ET PLUS

La catégorie de la population la moins mobile



EFFECTIFS

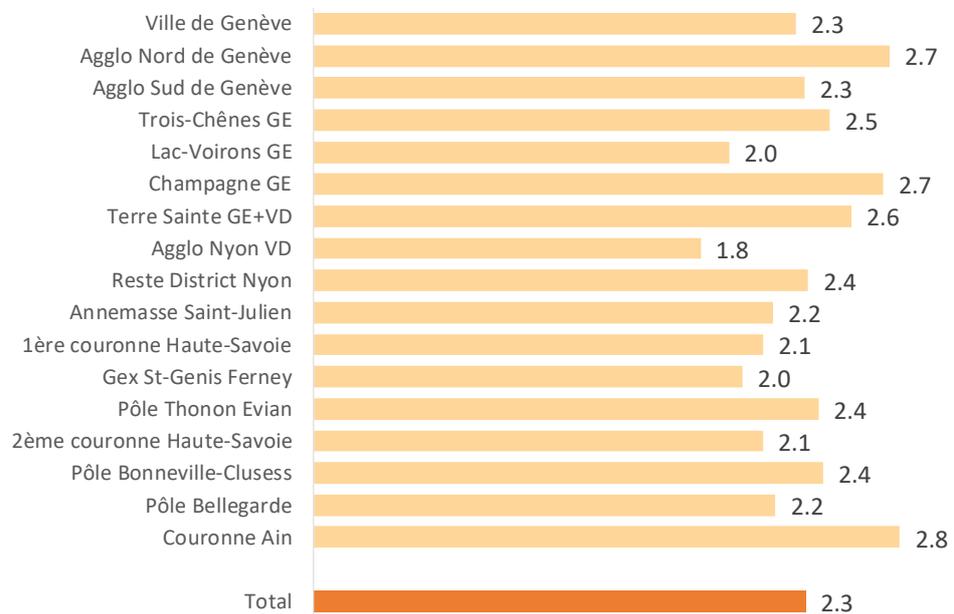
L'échantillon redressé comprend 75 472 retraités de 75 ans et plus, soit 7% des effectifs totaux de la base transfrontalière

Parmi ceux-ci, 45% ne se sont pas déplacés.

Au sein du Bassin genevois, les retraités de 75 ans et plus représentent la catégorie de la population la moins mobile. Ils réalisent, en effet, une moyenne de **2,3 déplacements par personne par jour**, un jour moyen de semaine (contre 3,9 pour la population dans son ensemble et 3,3 pour les retraités de 74 ans ou moins).

Si l'on considère uniquement les retraités mobiles, cette part passe à **3,2 déplacements par jour et par personne**.

Nombre de déplacements par retraité de 75 ans et plus et par jour

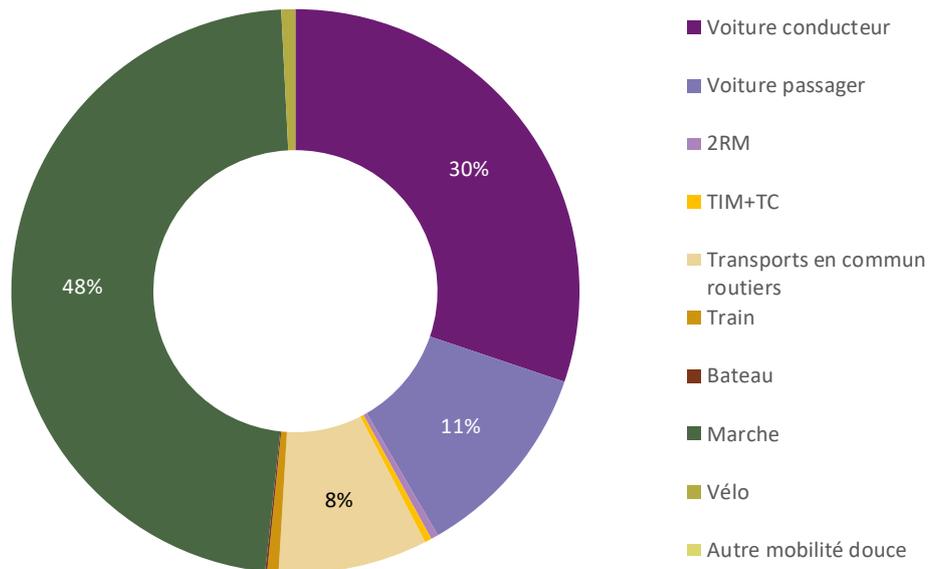


Une mobilité dominée par l'usage de la marche : 48% des déplacements

Les retraités de 75 ans et plus réalisent la plus grande partie de leurs déplacements à pied (48%) ou en voiture (30% en tant que conducteur, 11% en tant que passager).

La plus grande partie des distances parcourues par les retraités est néanmoins couverte en voiture : 46% pour la voiture en tant que conducteur, et 27% pour la voiture en tant que passager. Seuls 9% des distances parcourues le sont à pied.

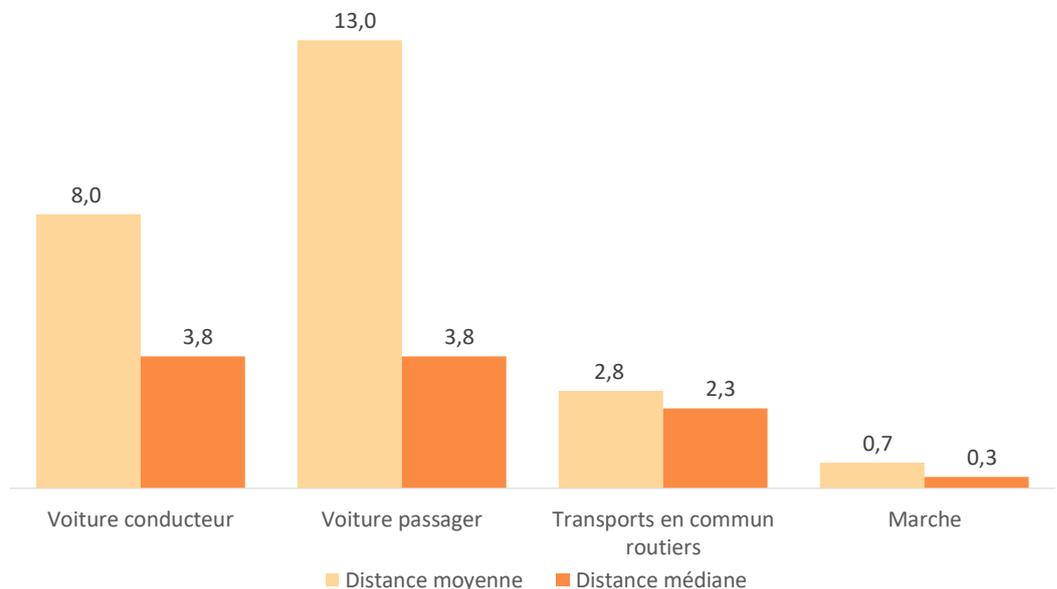
Répartition modale des retraités de 75 ans et plus en nombre de déplacements



Des trajets d'une distance moyenne de 4,6 km

Les retraités de 75 ans et plus réalisent en moyenne des trajets de 4,6 kilomètres, la médiane n'étant que de 1,1 km. Les trajets réalisés en voiture en tant que passager sont, en moyenne, les plus longs.

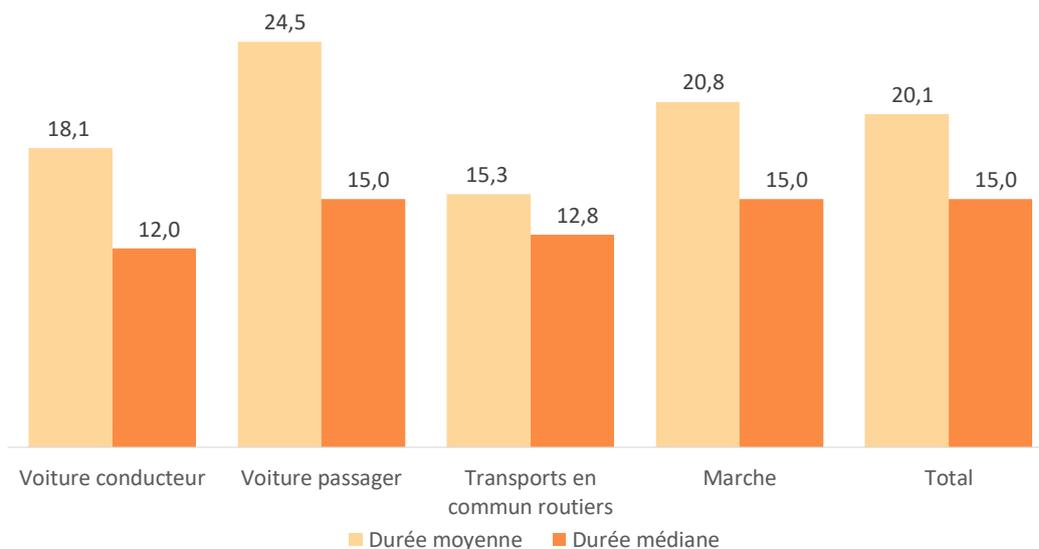
Distance moyenne et médiane d'un trajet pour les principaux modes utilisés par les retraités de 75 ans et plus



Une durée moyenne de 20,1 minutes

La durée moyenne d'un déplacement avec trajet unique est, pour les retraités de 75 ans et plus, de **20,1** minutes. Cette valeur est proche de la moyenne observée pour l'ensemble de la population : **20,2** minutes. Les trajets les plus longs sont réalisés en voiture en tant que passager. La vitesse moyenne d'un trajet est de **13,3 km/h**.

Durée moyenne et médiane d'un trajet pour les principaux modes utilisés par les retraités de 75 ans et plus





LA MOBILITE ENTRE LES TERRITOIRES DU BASSIN GENEVOIS

- Organisation des déplacements tous motifs
- Domicile-travail
- Domicile-études
- Vers le canton de Genève
- Depuis le canton de Genève



ORGANISATION DES DEPLACEMENTS TOUS MOTIFS

Objectif : comprendre la structure globale des déplacements



DEFINITION

On appelle déplacement « interne » tout déplacement dont l'origine et la destination se trouvent dans un même secteur

On appelle déplacement « d'échange » tout déplacement dont l'origine et la destination ne se trouvent pas dans le même secteur.

La part des déplacements internes à un territoire correspond à la somme des déplacements ayant une origine et une destination au sein de ce territoire divisée par la somme des déplacements concernant ce territoire en origine et/ou en destination

L'objectif de ce chapitre est de mettre en évidence la structuration globale des déplacements des habitants du Bassin genevois un jour moyen de semaine : quels territoires relient-ils et dans quelles proportions ? Quels sont donc les liens d'interdépendance à l'intérieur de ce bassin de vie ?

Comme pour le reste des analyses présentées dans ce rapport, nous nous sommes basés pour cela sur les déplacements recensés dans la base de données transfrontalière. Nous avons ensuite redressé leur nombre pour obtenir une estimation absolue des flux qu'ils peuvent représenter en réalité.

Cet exercice est délicat et une certaine prudence doit être adoptée dans l'interprétation des chiffres présentés ci-dessous :

- Tous les jours n'ont pas été enquêtés (manquent le samedi et le dimanche) ;
- Toutes les périodes de l'année n'ont pas été enquêtées (manquent les vacances) ;
- L'enquête ne se penche que sur les habitants du territoire étudié et leurs comportements. Elle ne renseigne donc pas les déplacements réalisés par les habitants d'autres territoires au sein du Bassin genevois, par exemple les touristes ;
- Le trafic de marchandise et de transit n'est pas pris en compte ;
- Dans certains cas, les effectifs de déplacement sont faibles. Leur redressement est délicat et implique de très importantes marges d'erreur.

Dès lors, **les flux identifiés ne représentent aucunement le trafic réel et ne peuvent être mis en regard des données de comptage, ni des statistiques sur les frontaliers (basées sur un statut juridique particulier)**. Ils doivent être plutôt considérés comme des indicateurs d'interdépendance au sein du Bassin genevois.

95% des déplacements sont internes au Bassin genevois

Les habitants du Bassin genevois réalisent en moyenne **2'840'400 déplacements par jour en semaine**. Parmi ceux-ci, **95%** sont internes au Bassin genevois.

85% sont internes à l'échelle d'un même secteur D4. **9%** sont internes au Bassin genevois mais en échange entre des secteurs du D4, et **4%** sont en échange avec des secteurs hors Bassin genevois. C'est en Haute-Savoie (**83%**) et dans le canton de Genève (**80%**) que la part de déplacements internes est la plus importante.

46% des déplacements réalisés par les habitants du Bassin genevois ont une origine ou destination en Haute-Savoie, et **44%** ont une origine ou destination dans le canton de Genève. Seuls **11%** des déplacements ont une origine ou destination dans l'Ain, et **7%** seulement dans le district de Nyon.

Répartition des flux entre secteurs du D4

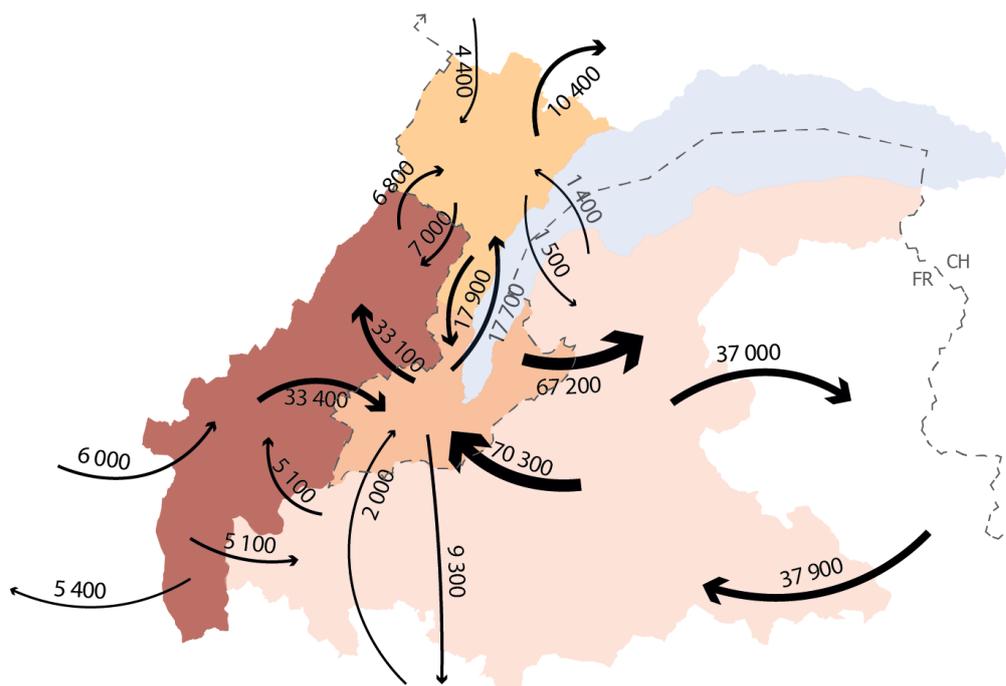
Origine	Destination					TOTAL
	Canton de Genève	District de Nyon	Ain	Haute-Savoie	Hors Bassin genevois	
Canton de Genève	1'008'400	17'900	33'100	67'200	9'300	1'135'900
District de Nyon	17'700	128'300	7'000	1'500	10'400	164'700
Ain	33'400	6'800	216'400	5'100	5'400	267'100
Haute-Savoie	70'300	1'400	5'100	1'072'000	37'000	1'185'700
Hors Bassin genevois	2'000	4'400	6'000	37'900	36'700	87'000
TOTAL	1'131'800	158'800	267'600	1'183'700	98'800	2'840'400

Flux d'échange en lien avec les secteurs du D4

FLUX D'ÉCHANGE (NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)



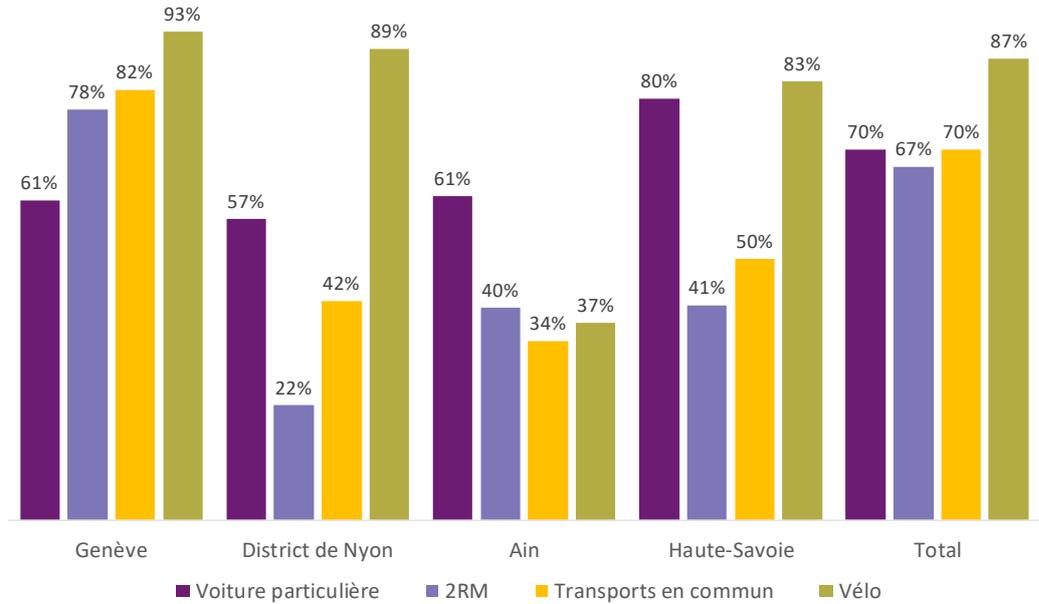
PÉRIMÈTRE D'ANALYSE



Le vélo et les TC : des modes de déplacements internes

La voiture particulière est utilisée pour des déplacements internes dans **70% des cas** à l'échelle du Bassin Genevois. Pour les transports en commun, on observe des disparités importantes : alors que 83% des déplacements en transports en commun réalisés dans le canton de Genève sont internes à ce secteur, ce n'est le cas que de 34% dans l'Ain.

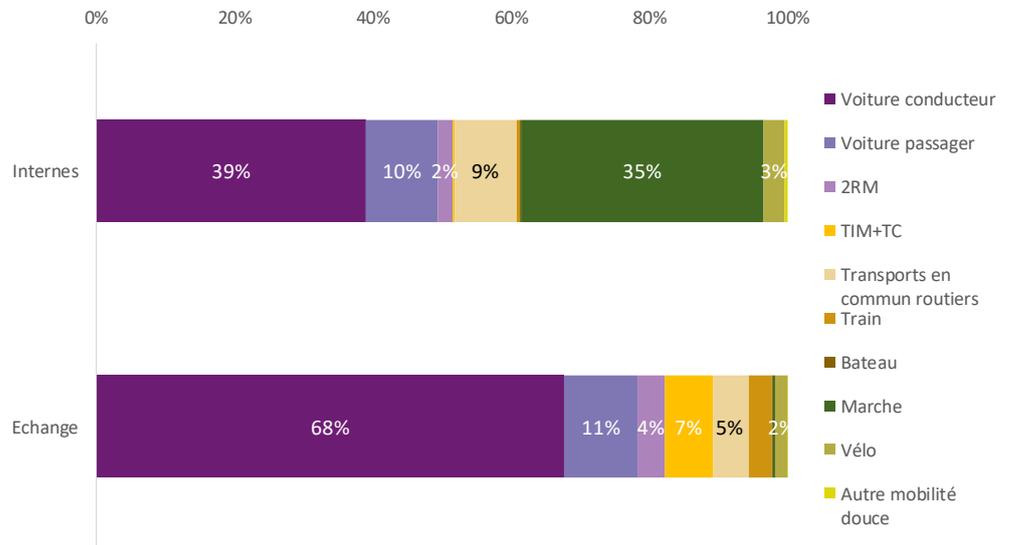
Part de déplacements internes au même secteur selon le mode



Une part de la voiture plus importante pour les déplacements d'échange

Les répartitions modales des déplacements internes et d'échange sont très différentes : **68%** des déplacements d'échange entre grands secteurs du D4 sont réalisés en voiture, utilisée en tant que conducteur, tandis que ce n'est le cas que de **39%** des déplacements internes à ces grands secteurs. La marche est utilisée pour plus d'un tiers des déplacements internes (**35%**), mais pour seulement moins d'1% des déplacements d'échange. Cette part modale réduite s'explique en partie par le caractère relativement étendu des secteurs du D4, qui implique des distances d'échange longues.

Répartition modale, en nombre de déplacements, des déplacements internes et d'échange

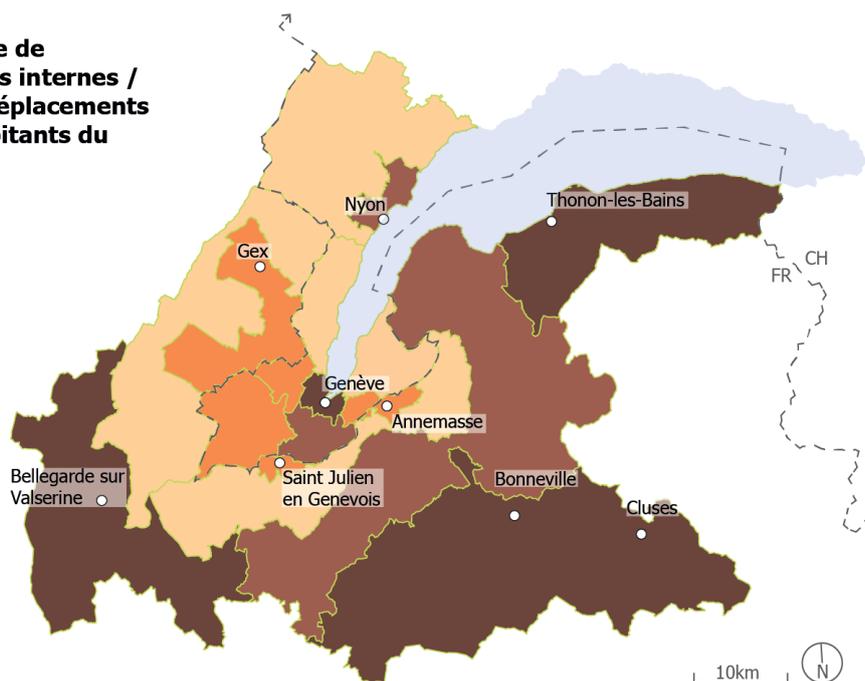
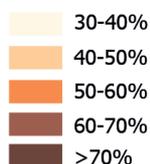


75% de déplacements internes chez les habitants de la ville de Genève

En calculant le ratio entre le nombre de déplacements internes à un même secteur et le nombre total des déplacements réalisés par les habitants du secteur en question, nous pouvons identifier les parties du Bassin genevois les plus dépendantes des autres ou, à l'inverse, celles qui sont les plus tournées vers elles-mêmes.

Ainsi, les ratios élevés sont observés en cœur d'agglomérations (75% des déplacements réalisés par les habitants de la Ville de Genève sont internes à ce même secteur) ou alors dans les secteurs les plus éloignés et présentant donc moins de dépendances avec le cœur urbain (81% pour le pôle Thonon-Evian).

Ratio nombre de déplacements internes / nombre de déplacements total des habitants du secteur



Des flux polarisés par les cœurs urbains denses

A l'échelle des secteurs D17, les flux d'échange les plus importants en semaine relient la ville de Genève et son agglomération :

- **89'000** déplacements par jour entre la ville de Genève et l'agglomération Sud de Genève
- **64'700** déplacements par jour entre la ville de Genève et l'agglomération Nord de Genève

Les principaux flux de périphérie à périphérie sont polarisés par des centralités secondaires :

- **47'500** déplacements par jour entre les pôles urbains d'Annemasse et Saint-Julien et la première couronne de Haute-Savoie
- **27'500** déplacements par jour entre la deuxième couronne de Haute-Savoie et le secteur de Bonneville-Cluses
- **24'100** déplacements par jour entre les pôles Gex St Genis Ferney et la couronne de l'Ain
- **21'200** déplacements par jour entre agglomération de Nyon et le reste du district de Nyon

Matrice des flux d'échange tous motifs à l'échelle D17

	Ville de Genève	Agglo Nord	Agglo Sud	Trois-Chênes	Lac-Voirons	Champagne	Terre Sainte GE+VD	Agglo Nyon	Reste District Nyon	Anne-masse Saint-Julien	1ère couronne Haute-Savoie	Gex St-Genis Ferney	Pôle Thonon Evian	2ème couronne Haute-Savoie	Pôle Bonneville-Cluse	Pôle Bellegarde	Couronne Ain
Ville de Genève																	
Agglo Nord	64'700																
Agglo Sud	89'000	20'100															
Trois-Chênes	24'700	4'200	6'000														
Lac-Voirons	25'000	1'500	5'800	10'000													
Champagne	14'700	9'200	12'500	900	-												
Terre Sainte GE+VD	18'800	7'700	5'100	500	800	1'500											
Agglo Nyon	7'400	2'900	1'300	600	300	700	6'700										
Reste District Nyon	4'100	1'800	900	200	400	400	4'400	21'200									
Annemasse Saint-Julien	24'400	3'600	4'900	5'700	1'900	1'300	100	300	-								
1ère couronne Haute-Savoie	14'100	3'300	9'500	2'600	600	2'600	700	900	-	47'500							
Gex St-Genis Ferney	19'900	18'100	2'900	100	-	1'500	4'800	3'500	1'500	1'100	1'000						
Pôle Thonon Evian	5'200	1'400	1'700	300	300	-	600	100	-	1'600	600	-					
2ème couronne Haute-Savoie	13'500	4'600	7'200	3'900	4'400	1'400	500	1'100	-	19'100	16'800	100	18'100				
Pôle Bonneville-Cluses	6'700	2'000	3'400	800	-	700	-	400	-	9'000	4'400	100	1'700	27'500			
Pôle Bellegarde	2'300	3'600	2'600	100	-	300	300	100	-	1'800	1'600	2'900	800	900	400		
Couronne Ain	5'800	5'800	2'100	200	400	800	3'900	2'100	1'200	200	1'200	24'100	-	600	100	1'800	

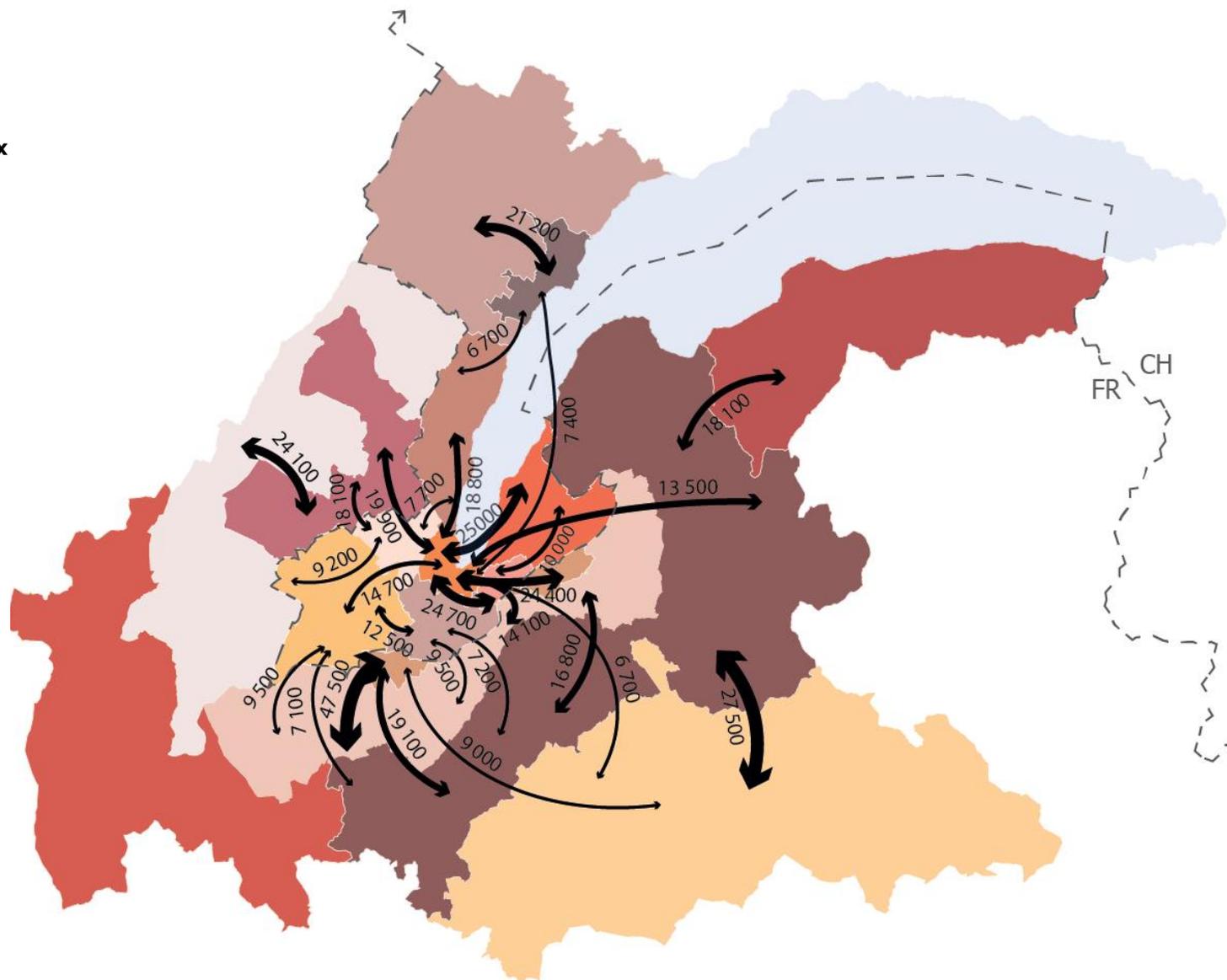
Flux d'échange de plus de 6000 déplacements par jour entre les secteurs du territoire (en excluant les flux entre Genève, Agglo Nord et Agglo Sud)

FLUX D'ÉCHANGE (NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)

- 6'000-10'000
- ↔ 10'001 - 15'000
- ↔ 15'001-20'000
- ↔ 20'000-25'000
- ↔ >25'000

SECTEURS

- Genève
- Agglo Nord de Genève
- Agglo Sud de Genève
- Trois-Chêne GE
- Lac-Voirons GE
- Champagne GE
- Terre Sainte GE + VD
- Agglo Nyon VD
- reste District Nyon VD
- Annemasse St-Julien
- 1e couronne Haute-Savoie
- 2e couronne Haute-Savoie
- Bonneville Cluses
- Thonon Evian
- Bellegarde
- Gex St-Genis Ferney
- Couronne Ain



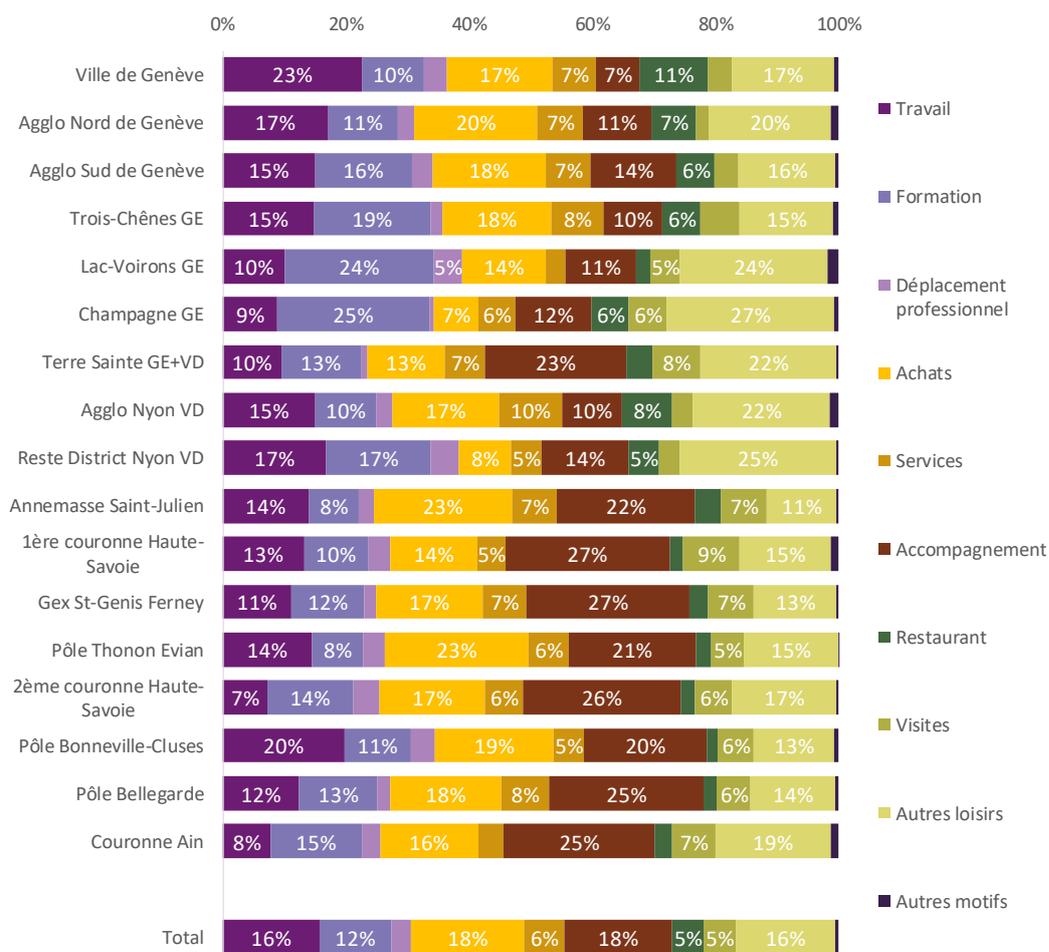
N.B. le périmètre Annemasse St-Julien ne constitue qu'une seule zone de départ ou de destination. La représentation schématique des flux peut dès lors être trompeuse pour ce secteur.

Un quart des déplacements internes réalisés pour motif travail ou formation

Plus d'un quart (28%) des déplacements internes à un même secteur sont réalisés pour le motif travail ou formation. En ville de Genève, 23% des déplacements internes sont réalisés pour le motif travail.

Les achats, l'accompagnement d'un tiers et les autres loisirs sont les autres motifs de déplacements internes les plus répandus.

Répartition des déplacements internes par motif combiné et par secteur





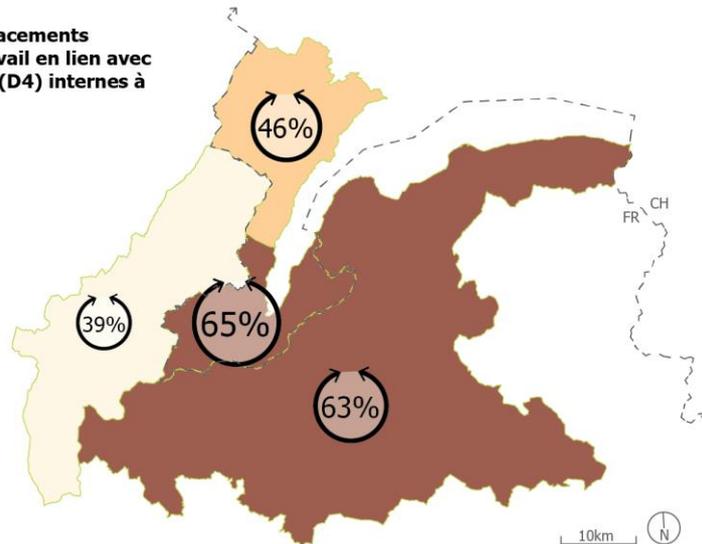
DOMICILE-TRAVAIL

73% de déplacements pendulaires internes

Sur les 677 000 déplacements domicile-travail réalisés chaque jour par les habitants du Bassin genevois, 495 400, soit **73%**, sont des déplacements internes à l'un des quatre secteurs du D4. La part de déplacements internes est plus réduite pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements tous motifs confondus pour lesquels cette part s'établit à 85%. On peut donc en déduire que les flux pendulaires sont ceux qui relient le plus grandes parties du Bassin genevois entre elles.

Si l'on s'intéresse à la part des déplacements domicile-travail en lien avec chacun des secteurs (l'ayant pour origine et/ou destination), on note que c'est parmi les déplacements en lien avec le canton de Genève que la part de déplacements internes est la plus importante, alors que moins de la moitié des déplacements en lien avec l'Ain sont internes à ce secteur.

Part de déplacements domicile-travail en lien avec les secteurs (D4) internes à ceux-ci

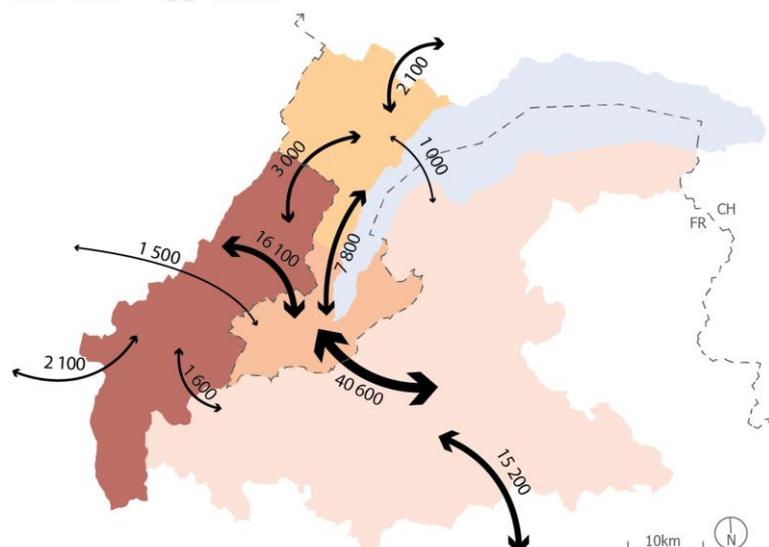


Flux d'échange domicile-travail en lien avec les secteurs du D4

FLUX D'ÉCHANGE (NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)



PÉRIMÈTRE D'ANALYSE

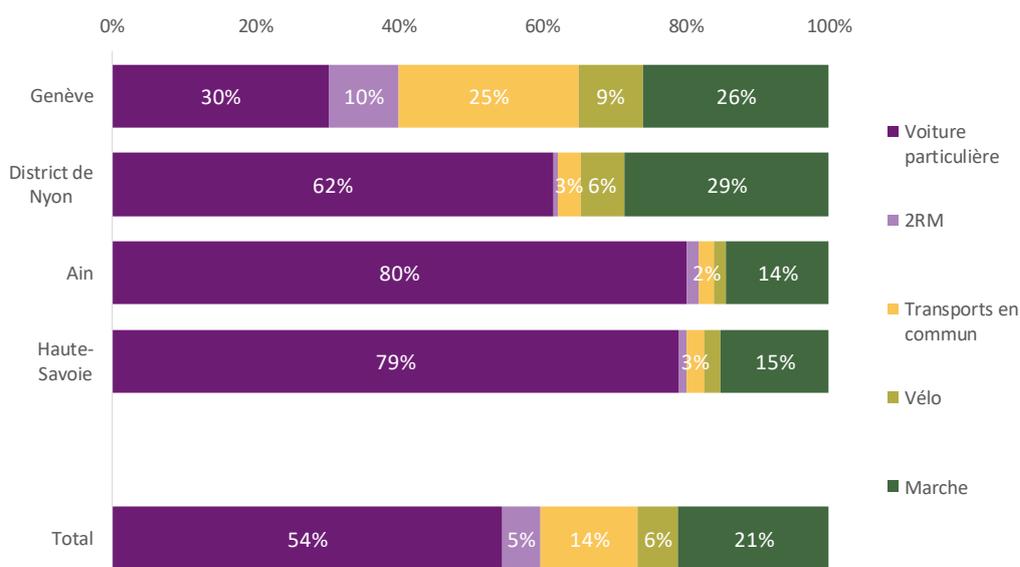


La voiture peu utilisée pour les déplacements pendulaires internes à Genève

La voiture particulière est utilisée pour **plus de la moitié des déplacements domicile-travail internes** dans tous les secteurs, sauf dans le canton de Genève où ce mode ne compte que pour **30%** des déplacements.

Alors que les transports en commun sont utilisés pour **un quart** de ces déplacements domicile-travail internes au canton de Genève, ils ne représentent qu'une part minime (moins de 5%) des déplacements dans les autres secteurs.

Répartition modale des déplacements internes domicile-travail, par secteur



Une part de la voiture très importante pour les déplacements d'échange

La part modale de la voiture particulière est particulièrement **importante pour les déplacements domicile-travail d'échange** dans tous les secteurs, au détriment de la marche. Il est intéressant de noter que les transports en commun sont davantage utilisés pour le motif domicile-travail lorsque les déplacements pendulaires sont des déplacements d'échanges.

Répartition modale des déplacements d'échange domicile-travail, par secteur



Plusieurs centralités polarisent les déplacements pour motif travail

A l'échelle plus fine du découpage D17, on note que les déplacements d'échange pour motif travail les plus importants relient, à l'instar des déplacements tous motifs, la ville de Genève et son agglomération, ainsi qu'à Annemasse et Saint-Julien :

- **30'700** déplacements pour motif travail par jour entre la ville de Genève et l'agglomération Sud
- **21'300** déplacements pour motif travail par jour entre la ville de Genève et l'agglomération Nord
- **12'100** déplacements pour motif travail par jour entre la ville de Genève et Annemasse Saint-Julien

On observe néanmoins également des flux importants de périphérie à périphérie, polarisés par des pôles d'emploi secondaires :

- **11'500** déplacements par jour entre la deuxième couronne de Haute-Savoie et le secteur de Bonneville-Cluses
- **10'100** déplacements par jour entre les pôles urbains Annemasse et Saint-Julien et son arrière-pays direct, soit la première couronne de Haute-Savoie
- **6'100** déplacements par jour l'agglomération de Nyon et le reste du district de Nyon



Matrice des flux d'échange pour motif travail à l'échelle D17

	Ville de Genève	Agglo Nord	Agglo Sud	Trois-Chênes	Lac-Voirons	Champagne	Terre Sainte GE+VD	Agglo Nyon	Reste District Nyon	Anne-masse Saint-Julien	1ère couronne Haute-Savoie	Gex St-Genis Ferney	Pôle Thonon Evian	2ème couronne Haute-Savoie	Pôle Bonneville-Cluse	Pôle Bellegarde	Couronne Ain
Ville de Genève																	
Agglo Nord	21'300																
Agglo Sud	30'700	8'300															
Trois-Chênes	7'400	2'800	1'700														
Lac-Voirons	10'900	600	2'800	1'700													
Champagne	6'900	3'500	2'700	300													
Terre Sainte GE+VD	7'000	2'300	3'200	100	100	1'000											
Agglo Nyon	3'300	1'500	700	100		200	2'200										
Reste District Nyon	2'100	700	500	100	100	200	900	6'100									
Annemasse Saint-Julien	12'300	2'700	2'000	1'200	300	200	100	100									
1ère couronne Haute-Savoie	6'800	2'300	5'100	1'100	200	1'300	500	700		10'100							
Gex St-Genis Ferney	8'600	7'500	1'300			800	900	1'900	600	300	400						
Pôle Thonon Evian	2'800	1'300	500	200	100		600	100		600	100						
2ème couronne Haute-Savoie	7'900	3'400	4'400	2'000	1'500	900	300	900		5'700	4'800		4'500				
Pôle Bonneville-Cluses	5'500	1'700	2'800	600		500		100		3'500	1'700		300	11'500			
Pôle Bellegarde	1'500	2'600	1'900			200	300	100		500	500	1'400	100	400	200		
Couronne Ain	2'600	3'200	800	200		600	1'000	1'200	300		100	3'000			100	300	

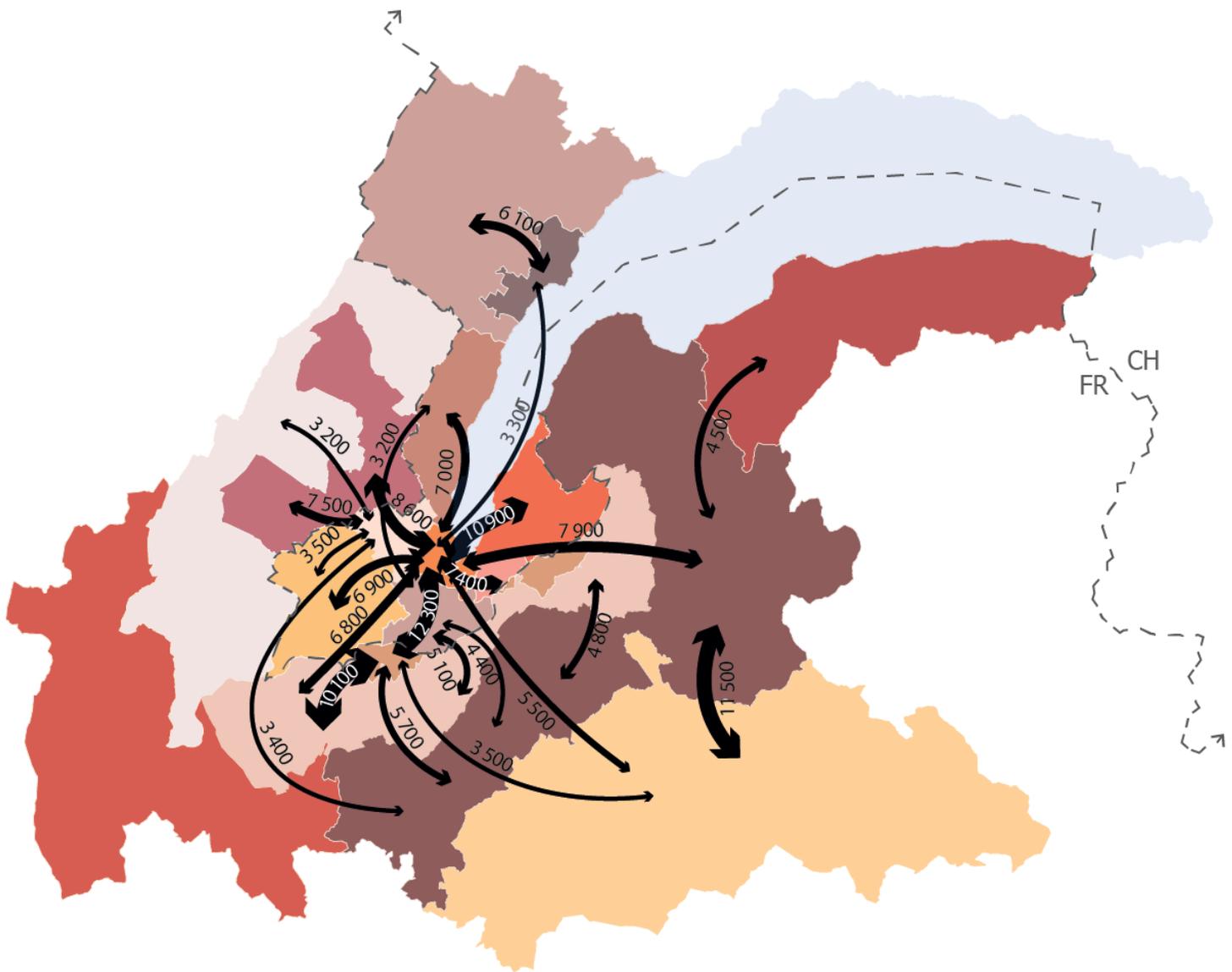
Flux d'échange pour motif travail de plus de 3000 déplacements par jour (en excluant les flux entre Genève, Agglo Nord et Agglo Sud)

FLUX D'ÉCHANGE (NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)

- ↔ 3000-4500
- ↔ 4500-6000
- ↔ 6000-7500
- ↔ 7500-9000
- ↔ >9000

SECTEURS

- Genève
- Agglo Nord de Genève
- Agglo Sud de Genève
- Trois-Chêne GE
- Lac-Voirons GE
- Champagne GE
- Terre Sainte GE + VD
- Agglo Nyon VD
- reste District Nyon VD
- Annemasse St-Julien
- 1e couronne Haute-Savoie
- 2e couronne Haute-Savoie
- Bonneville Cluses
- Thonon Evian
- Bellegarde
- Gex St-Genis Ferney
- Couronne Ain





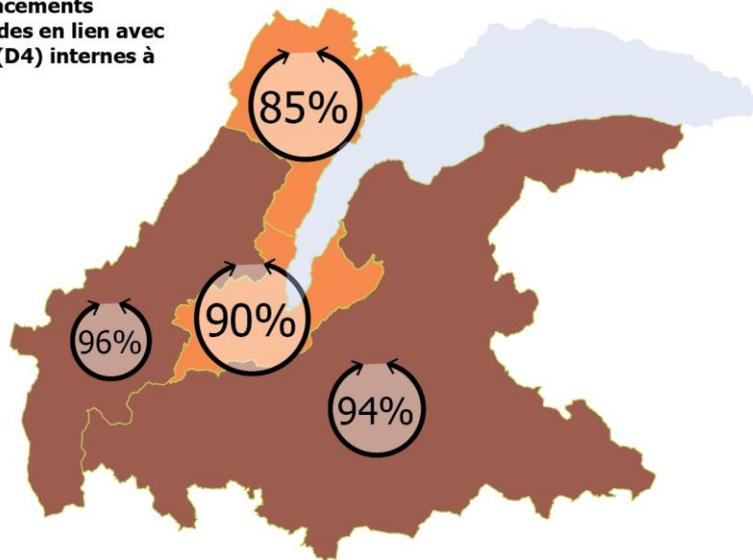
DOMICILE-ETUDES

90% de déplacements domicile-études internes au canton de Genève

Sur les 290 400 déplacements domicile-études réalisés chaque jour par les habitants du Bassin genevois, 92% sont des déplacements internes à un même grand secteur (découpage D4).

Si l'on prend en compte les déplacements en lien avec chacun des secteurs (l'ayant pour origine et/ou destination), on note que 85% des déplacements domicile-études ayant le district de Nyon pour origine ou destination sont internes à celui-ci. Ce taux est significativement plus élevé de l'autre côté de la frontière, puisqu'il atteint 96% dans l'Ain.

Part de déplacements domicile-études en lien avec les secteurs (D4) internes à ceux-ci

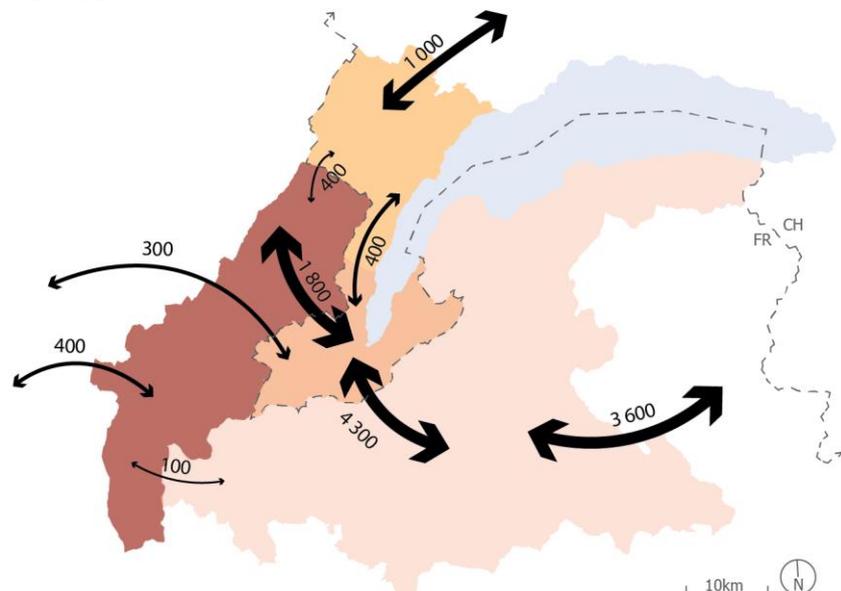


Flux d'échange domicile-études en lien avec les secteurs du D4

FLUX D'ÉCHANGE (NOMBRE DE DÉPLACEMENTS)



PÉRIMÈTRE D'ANALYSE



Des flux d'échange pour motif formation plus indépendants

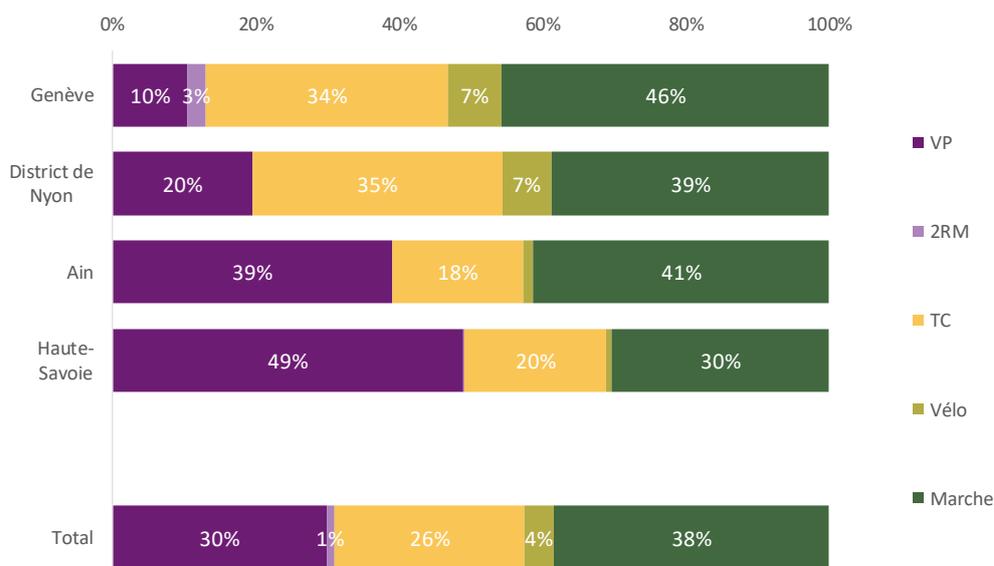
Les déplacements pour motif formation sont très polarisés par la ville de Genève. Des flux importants relient également les pôles d'Annemasse et Saint-Julien avec la première couronne de Haute-Savoie.

	Ville de Genève	Agglo Nord	Agglo Sud	Trois-Chênes	Lac-Voirons	Champagne	Terre Sainte GE+VD	Agglo Nyon	Reste District Nyon	Annemasse Saint-Julien	1ère couronne Haute-Savoie	Gex St-Genis Ferney	Pôle Thonon Evian	2ème couronne Haute-Savoie	Pôle Bonneville-le-Cluse	Pôle Bellegarde	Couronne Ain
Ville de Genève																	
Agglo Nord	6'000																
Agglo Sud	8'000	1'000															
Trois-Chênes	2'400	200	600														
Lac-Voirons	2'400		300	1'300													
Champagne	1'200		1'300														
Terre Sainte GE+VD	2'500	500	400														
Agglo Nyon	400						300										
Reste District Nyon			200				300	1'500									
Annemasse Saint-Julien	2'600		100	700													
1ère couronne Haute-Savoie	1'100	100	500							4'600							
Gex St-Genis Ferney	1'500	400	300				300	100									
Pôle Thonon Evian	1'100									200	100						
2ème couronne Haute-Savoie	1'000	500	100	500	100		100			1'700	500		2'400				
Pôle Bonneville-Cluses										900	100	100		2'400			
Pôle Bellegarde	100									500				100			
Couronne Ain	600		500				600					2'300					

La marche, mode privilégié pour les déplacements internes

La marche est utilisée pour **38%** des déplacements domicile-études internes réalisés chaque jour dans le Bassin genevois. Sa part modale va de **30%** en Haute-Savoie à **46%** dans le canton de Genève. La voiture particulière, très utilisée en périphérie française, n'a qu'une part modale réduite côté Suisse.

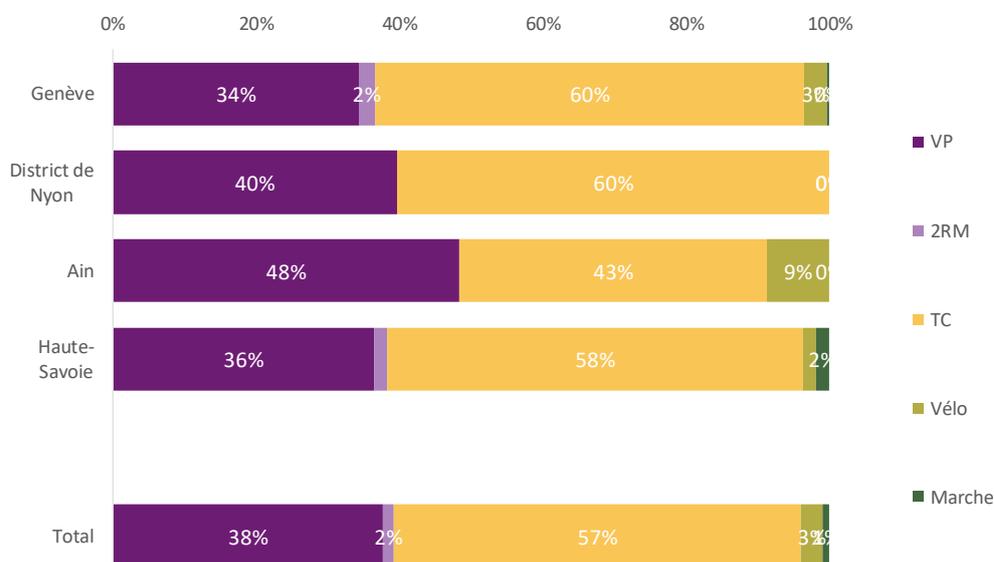
Répartition modale, en nombre de déplacements, des déplacements domicile-études internes



Des déplacements d'échange davantage réalisés en voiture et en TC

Les transports en commun sont utilisés pour plus de la moitié des déplacements d'échange domicile-études.

Répartition modale des déplacements domicile-études d'échange, en nombre de déplacements





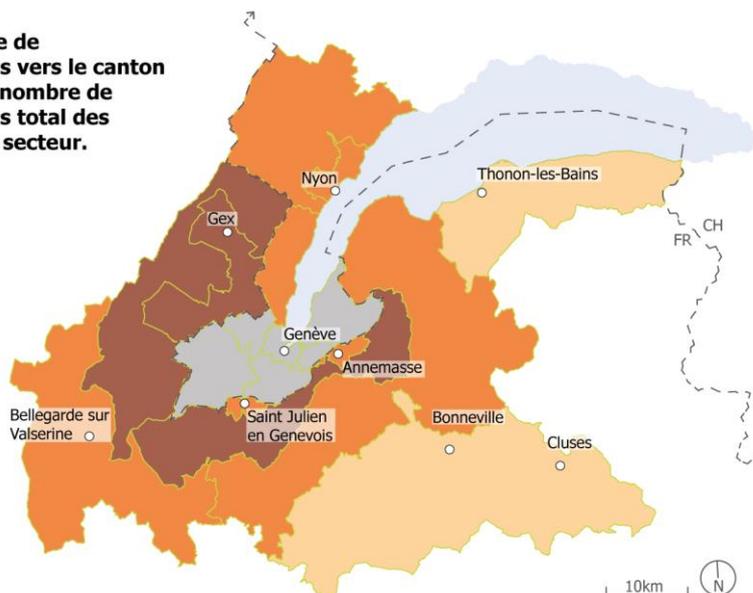
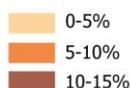
VERS LE CANTON DE GENEVE

7% des déplacements vers Genève

Sur les 1'830'000 déplacements réalisés chaque jour au départ des 11 secteurs hors canton de Genève, 123'000 ont pour destination le canton de Genève, soit **7% des déplacements**.

Cette part varie néanmoins selon le lieu de départ : ainsi, **16% des déplacements au départ des pôles Gex Saint-Genis ont pour destination le canton de Genève**. Comme le met en évidence la carte, la proximité géographique au canton de Genève influence assez nettement la part de déplacements ayant pour destination celui-ci.

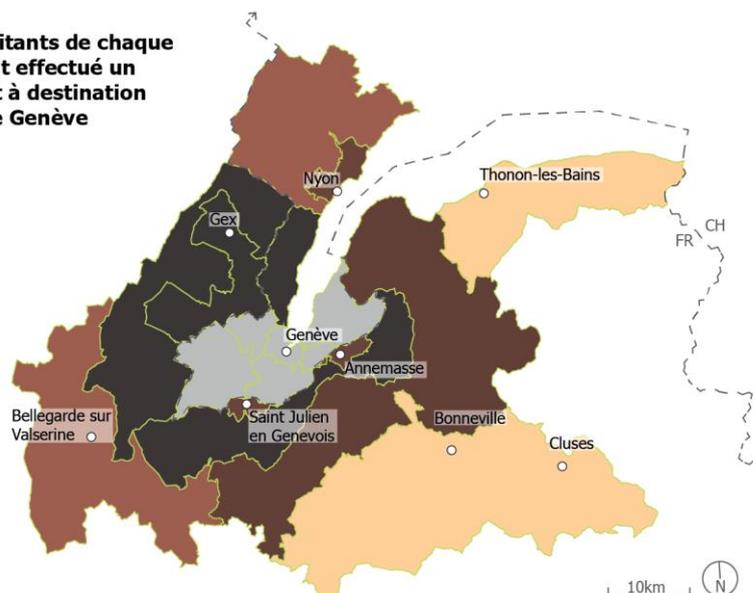
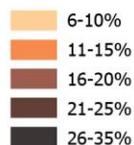
Ratio nombre de déplacements vers le canton de Genève / nombre de déplacements total des habitants du secteur.



Une dépendance des territoires limitrophes avec le cœur d'agglomération

Si l'on s'intéresse maintenant à la part d'habitants ayant effectué un déplacement à destination du canton de Genève, on note une **dépendance importante des territoires limitrophes avec le cœur d'agglomération**. Un tiers (**33%**) des résidents du secteur Gex Saint-Genis se rendent dans le canton de Genève quotidiennement ; c'est également le cas de **31%** des résidents de la première couronne de Haute-Savoie et de la couronne de l'Ain.

Part des habitants de chaque secteur ayant effectué un déplacement à destination du canton de Genève

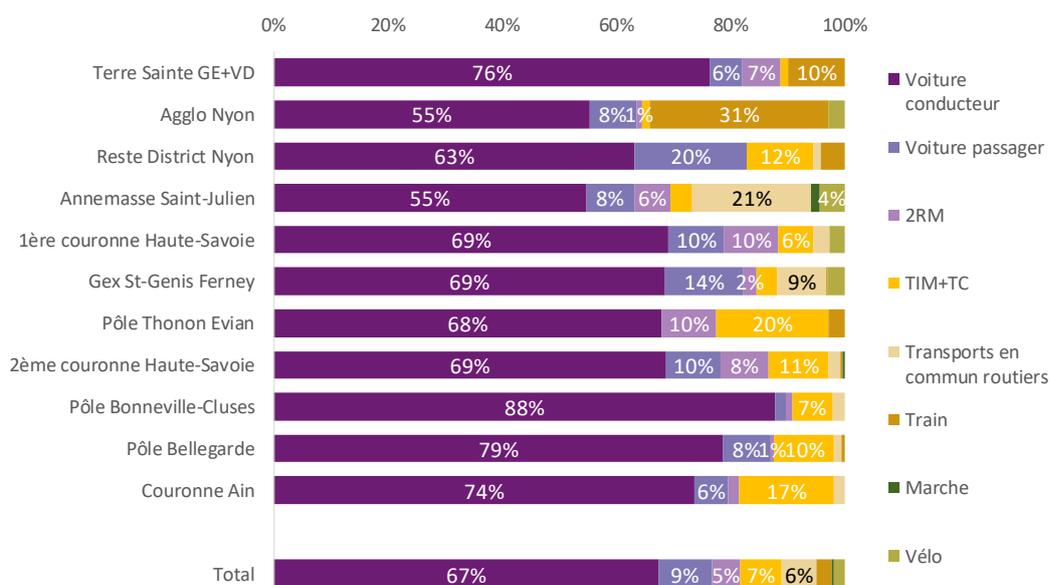


76% des déplacements vers le canton de Genève sont réalisés en voiture

Près de deux déplacements sur trois vers le canton de Genève sont réalisés en voiture en tant que conducteur. La part atteint 76% en incluant la voiture en tant que passager.

La part modale des transports en commun routiers ne dépasse les 10% que parmi les habitants des pôles urbains d'Annemasse et Saint-Julien (21%), et de Gex Saint-Genis (9%). Celle du train atteint une part de 31% parmi les résidents de l'agglomération nyonnaise et de 10% chez ceux de Terre Sainte.

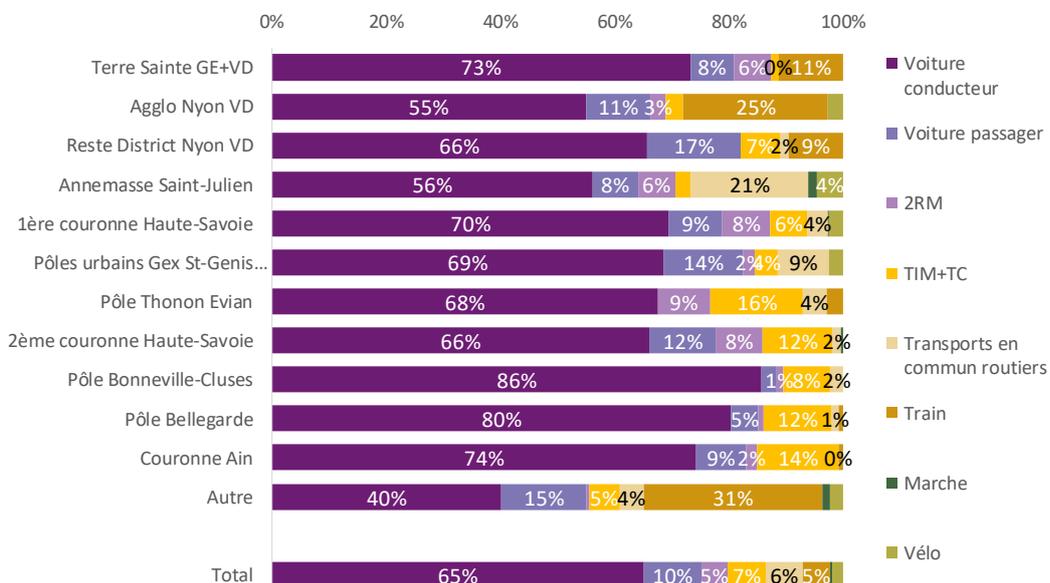
Répartition modale, en nombre de déplacements, des déplacements entrants dans le canton de Genève



Une part modale encore plus importante pour les trajets domicile-travail

La voiture particulière est encore plus utilisée pour les déplacements domicile-travail vers le canton de Genève, sa part modale augmentant avec la distance au centre de l'agglomération.

Répartition modale, en nombre de déplacements, des déplacements sortants du canton de Genève

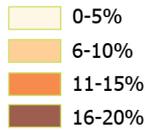


Des flux pendulaires importants depuis la Haute-Savoie

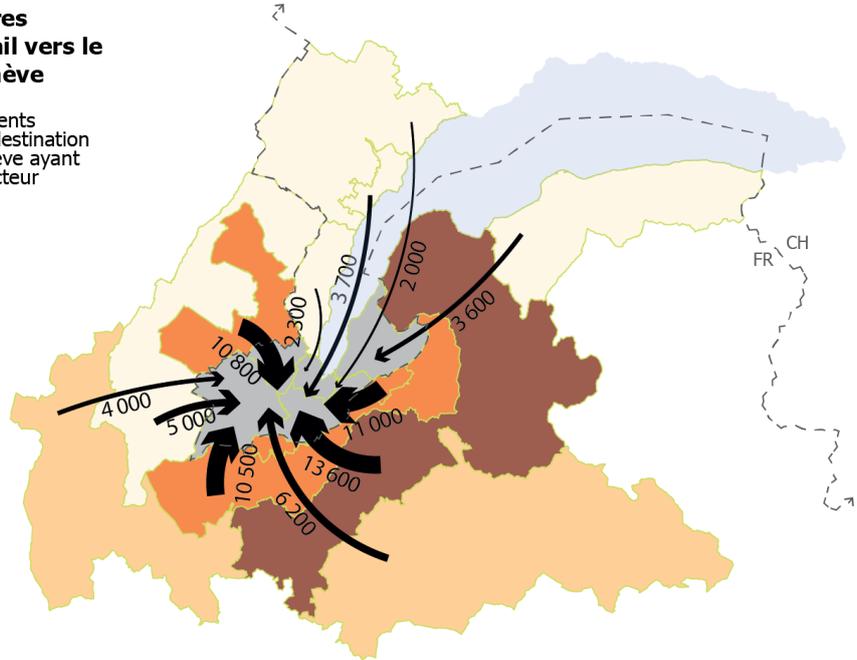
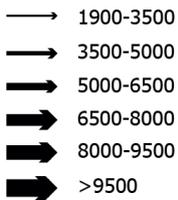
Sur l'ensemble 73 800 déplacements domicile-travail ayant pour destination le canton de Genève, **18%** avaient pour origine la deuxième couronne de Haute-Savoie. Les pôles d'Annemasse Saint-Julien (15%) et de Gex St-Genis Ferney (15%) ainsi que la deuxième couronne de Haute-Savoie (14%) sont les deux autres secteurs générateurs de flux les plus importants à destination du canton de Genève.

Flux pendulaires domicile-travail vers le canton de Genève

Part des déplacements domicile-travail à destination du canton de Genève ayant pour origine ce secteur



Flux en nombre de déplacements

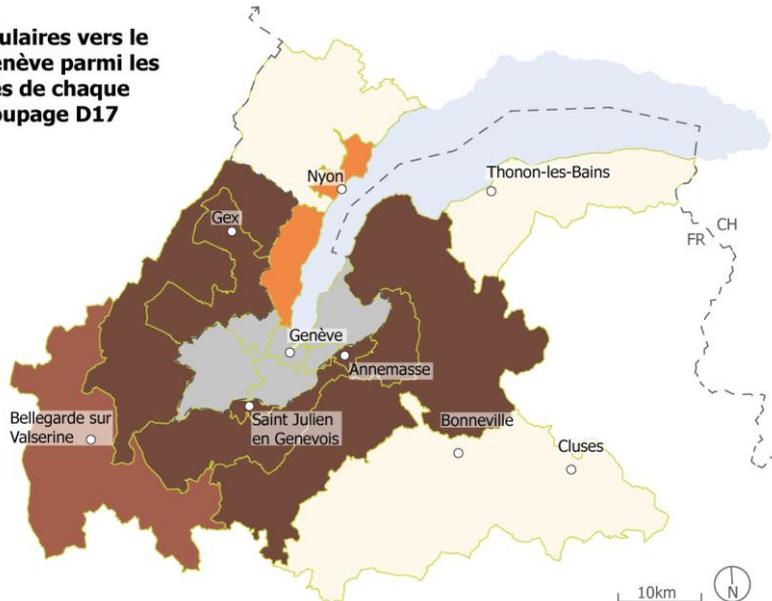
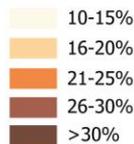


Jusqu'à 39% des actifs se rendant à Genève

La part d'actifs occupés se rendant vers un lieu de travail dans le canton de Genève dépasse le tiers dans certains secteurs : elle est de **39%** dans les pôles de Gex St-Genis Ferney, de 37% en 1^{ère} couronne de Haute-Savoie ou dans la couronne de l'Ain, et de 36% à Annemasse et St-Julien.

Elle n'est, au contraire, que de **10%** dans le secteur de Thonon Evian, ou de 12% dans le secteur de Bonneville-Cluse, territoires plus éloignés du canton.

Part de pendulaires vers le canton de Genève parmi les actifs occupés de chaque zone du découpage D17





DEPUIS LE CANTON DE GENEVE

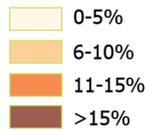
11% de déplacements sortants au départ du canton de Genève

Sur les 1'136'000 déplacements réalisés au départ du canton de Genève un jour moyen de semaine, 127'500 sont des déplacements sortants des limites cantonales, soit **11%**.

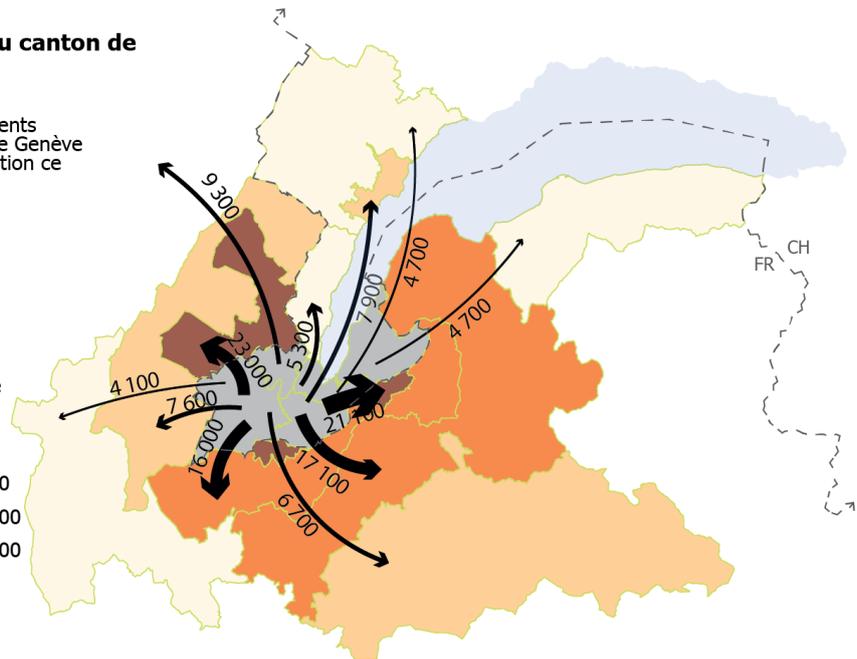
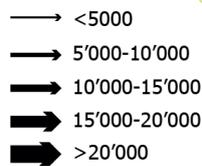
Parmi ces déplacements sortants, **23'000**, soit **18%** ont pour destination un lieu se situant dans le secteur Gex Saint-Genis Ferney, et 21'100 soit **17%** dans celui d'Annemasse St-Julien.

Flux sortant du canton de Genève

Part des déplacements depuis le canton de Genève ayant pour destination ce secteur



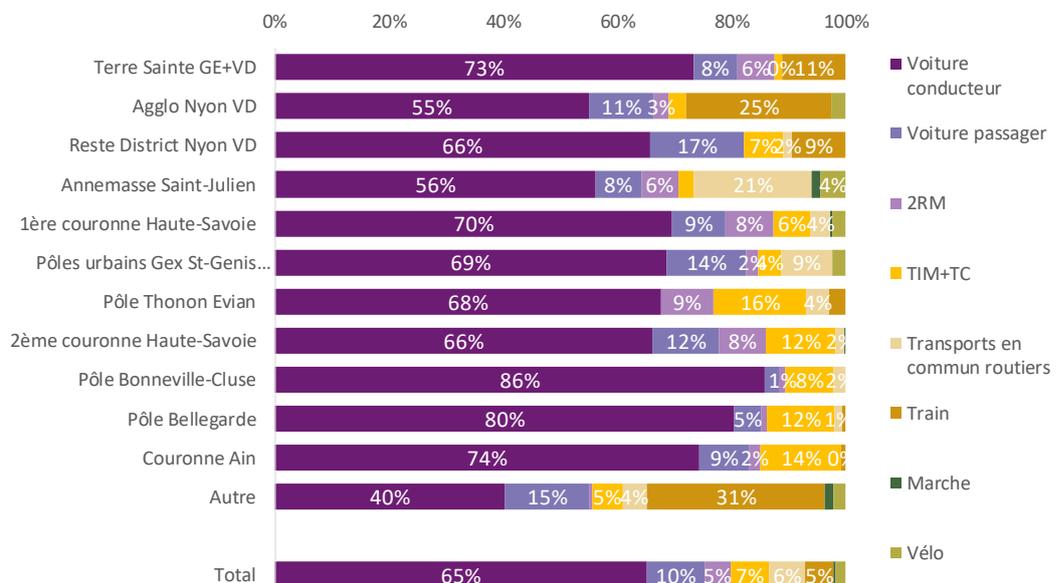
Flux en nombre de déplacements



Des déplacements sortants dominés par la voiture individuelle

La majorité des déplacements sortant du canton de Genève sont effectués en voiture individuelle, utilisée en tant que conducteur (65%), et ce pour toutes les destinations. L'agglomération de Nyon est la destination au sein du Bassin genevois la plus largement rejointe par le train (25%).

Répartition modale, en nombre de déplacements, des déplacements sortant du canton de Genève





ANNEXES

- Lexique des abréviations
- Agrégation des modes
- Agrégation des motifs



LEXIQUE DES ABREVIATIONS

Modes de transport

- **TIM** : Transports individuels motorisés
- **TC** : Transports en commun
- **VP** : Voiture particulière
- **2RM** : Deux-roues motorisé
- **MD** : Modes doux
- **TIM+TC** : Trajet intermodal alliant transports individuels motorisés et transports en commun



AGREGATION DES MODES

Agrégation des modes

Les différents modes de transport renseignés dans les bases EDGT et MRMT ont été regroupés dans les catégories de la base transfrontalière de la manière suivante.

Libellé EDGT	Libellé MRMT	Modes détaillés	Modes agrégés
Conducteur de véhicule particulier (VP)	Voiture comme conducteur	Voiture conducteur	TIM
Passager de véhicule particulier (VP)	Voiture comme passager	Voiture passager	
Passager taxi	Taxi		
Conducteur de deux ou trois roues motorisés >50cm ³	Véломoteur	2RM	
Passager de deux ou trois roues motorisés < 50cm ³	Petite moto (dès 16 ans)		
Conducteur de deux ou trois roues motorisés >= 50cm ³ et <125cm ³	Moto comme conducteur		
Passager de deux ou trois roues motorisés >= 50cm ³ et <125cm ³	Moto comme passager		
Conducteur de deux ou trois roues motorisés >= 125cm ³			
Passager de deux ou trois roues motorisés >= 125cm ³			
Passager train a cremailiere, funiculaire, telepherique, telesiege	Train	Train	
Passager ter rhône-alpes train	Train à crémaillère, funiculaire, téléphérique, télésiège		
Passager autres trains (france)			
Passager autres trains (Suisse)			
Passager bus urbain reseau du perimetre d'enquete	Bus	Transports en commun routiers	
Passager reseau de transport publique genevois (tgp) ou nyonnais (tpn) - unisco	Tram/Méto		
Passager bus urbain autres reseaux de haute-savoie (annecy, chamonix...)	Car postal		
Passager autres réseaux urbains hors périmètre d'enquête	Autocar		
Passager transports collectifs départementaux			
Passager autres autocars (dont périscolaire, occasionnel, lignes internationales en cabotage)			
Passager ter rhône-alpes car			
Transport employeur (exclusivement)			
Transport lacustre fluvial ou maritime (y compris cgn, mouettes)	Bateau	Bateau	
Marche	Marche	Marche	MD
Conducteur velo libre service (velo'v, ..)	Vélo conventionnel	Vélo	
Conducteur de vélo	Vélo électrique sans plaque jaune		
Passager de vélo	Vélo électrique avec plaque jaune		
Roller, skate, trottinette	Engins assimilés à des véhicules	Autres mobilités douces	
Fauteuil roulant	Autres		
Conducteur de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles)	Camion	Supprimé	Supprimé
Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles)	Avion		
Avion	Ne sait pas		
Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc.)	Pas de réponse		

Pour les déplacements comprenant potentiellement plusieurs modes, le principe du mode le plus "lourd" a été appliqué. La hiérarchie est la suivante : Train, bateau, transport en commun routiers, voiture conducteur, voiture passager, 2RM, vélo, autre mobilité douce, marche.

Cependant, pour toutes les combinaisons comprenant au moins un TC et au moins un TIM, la catégorie TIM+TC a été utilisée.



AGREGATION DES MOTIFS

Agrégation des motifs

Libellé EDGT	Libellé MRMT	Libellé détaillé	Libellé agrégé
Travail sur le lieu d'emploi déclaré	Travailler	Travail	Travail, formation et déplacement professionnel
Travail sur un autre lieu - télétravail			
Être gardé (nourrice, crèche)	Formation	Formation	
Etudier à l'école maternelle et primaire (sur le lieu déclaré)			
Etude au collège (sur le lieu déclaré)			
Etudier au lycée (sur le lieu déclaré)			
Etudier à l'université et grandes écoles (sur le lieu déclaré)			
Etudier sur un autre lieu déclaré (école maternelle)			
Etudier sur un autre lieu déclaré (collège)			
Etudier sur un autre lieu déclaré (lycée)			
Etudier sur un autre lieu déclaré (université et grandes écoles)		Déplacement professionnel	
Travail sur un autre lieu - hors télétravail	Voyages de service		
Tournée professionnelle	Activité professionnelle	Achats	Achats et accompagnement
Visite d'un magasin, d'un centre commercial ou d'un marché plein vent sans effectuer d'achats	Achats		
Réaliser plusieurs motifs en centre commercial			
Faire des achats en grand magasin, supermarché, hypermarché et leurs galeries.			
Faire des achats en petit et moyen commerce et « drive in »			
Faire des achats en marché couvert et plein vent			
Récupérer des achats faits sur internet (service « drive »)			
Recevoir des soins (santé)	Utilisation de prestation de services	Services	
Faire une démarche autre que recherche un emploi			
Rechercher un emploi		Accompagnement	
Accompagner une personne mineure (personne présente)	Accompagnement d'enfant		
Aller chercher une personne mineure (personne présente)	Accompagnement, rendre service		
Accompagner une personne mineure (personne absente)			
Accompagner une personne mineure (personne absente)			
Accompagner une personne majeure (personne présente)			
Aller chercher une personne majeure (personne présente)			
Accompagner une personne majeure (personne absente)			
Aller chercher une personne majeure (personne absente)			
Dépôt d'une personne mineure à un mode de transport (personne présente)			
Reprise d'une personne mineure à un mode de transport (personne présente)			
Dépôt d'une personne mineure à un mode de transport (personne absente)			
Reprise d'une personne mineure à un mode de transport (personne absente)			
Dépôt d'une personne majeure à un mode de transport (personne présente)			
Reprise d'une personne majeure à un mode de transport (personne présente)			
Dépôt d'une personne majeure à un mode de transport (personne absente)			
Reprise d'une personne majeure à un mode de transport (personne absente)			
Se restaurer hors du domicile	Restaurants, bars, cafés		Restaurant
Visiter des parents ou des amis	Visites	Visites	
Résidence secondaire, autre domicile	Sport	Autres loisirs	
Vacances, excursions, tourisme à la journée	Randonnée		
Participer à des loisirs, des activités sportives, culturelles ou associatives	Vélo		
Faire une promenade, du « lèche vitrine », prendre une leçon de conduite	Sport passif		
Tournée de magasin sans achat	Extérieur		
	Wellness		
	Culture, loisir		
	Bénévolat		
	Associations		
	Excursions		
	Religion		
	Domicile		
	Picnic		
	Shopping		
	Tour		
	Autre		
	Ne sait pas - autres loisirs		
	Pas de réponse-autres loisirs		
Autres motifs (préciser)	Retour à la maison ou hébergement hors domicile	Autre motifs	
	Autres		