



> Genève, le 28 juin 2022

> Une enquête inédite du Grand Genève fait ressortir les premiers effets positifs du Léman Express sur les comportements de mobilité

Un panel de 1'341 habitant.es du Grand Genève, interrogé en 2019 puis en 2021, a permis de mesurer les changements de comportements de mobilité liés à la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse fin 2019. Des évolutions très significatives sont enregistrées grâce à ces nouvelles offres de mobilité, en particulier dans certains secteurs de l'agglomération transfrontalière et malgré l'impact de la pandémie.

L'enquête a été basée sur un questionnaire adressé en 2019, avant la mise en service du Léman Express, à 4'029 personnes représentatives des différentes régions du Grand Genève: canton de Genève, district de Nyon, Genevois français de l'Ain et de Haute Savoie. Elle a été ensuite réitérée en 2021 auprès des mêmes personnes (1'341 personnes ont répondu : taux de retour de 33% suffisamment représentatif). Les résultats présentés ci-après sont le fruit de la comparaison de ces deux vagues d'enquête, menées par le cabinet indépendant 6t-bureau de recherche. La méthode a permis de montrer les évolutions réelles de comportements de mobilité sur différents aspects : équipement en moyen de transport, perception des modes de transport, fréquence d'usage et choix des modes de transport, etc.

Des évolutions liées à la pandémie et à l'offre du Léman Express

Les résultats indiquent tout d'abord une reconfiguration générale des rythmes de vie due à la pandémie, et particulièrement de la mobilité quotidienne, avec une réduction des trajets auparavant réalisés tous les jours. L'usage quotidien de la quasi-totalité des modes est ainsi en diminution entre 2019 et 2021, en lien également avec l'essor durable de la pratique du télétravail.

Dans ce contexte, on relève une augmentation très nette de l'usage régulier du train dans les secteurs d'Annemasse et du Chablais, passant de 0% à 7% des répondants qui l'utilisent au moins 2 fois par semaine. Une évolution similaire s'observe dans la vallée de l'Arve, qui témoigne du succès de la nouvelle offre de transport déployée fin 2019, malgré le contexte particulièrement défavorable de la pandémie covid-19 qui a généralement entraîné, dans les autres régions du Grand Genève, une diminution globale de l'usage des transports collectifs. De plus, si les résidents du Grand Genève qui se rendent dans le secteur d'Annemasse restent encore peu nombreux à le faire en train (6%), ils sont désormais 3 fois plus nombreux en 2021 que lors de la première vague d'enquête en 2019 (2%).

Les données indiquent une bonne appropriation du Léman Express par les résidents. La quasi-totalité de l'échantillon a connaissance de cette offre et la moitié l'a déjà utilisée. En Suisse comme en France, le premier motif d'utilisation du Léman Express est le travail ou les études. Les usagers du Léman Express sont globalement satisfaits de cette nouvelle offre. Le confort des véhicules, la rapidité des trajets, les itinéraires et arrêts desservis ainsi que l'infrastructure engendrent les plus hauts degrés de satisfaction, tandis que les tarifs et l'information digitale satisfont moins de la moitié des répondants.

Selon Sébastien Munafò, directeur du bureau 6t qui a réalisé l'étude, «il est frappant de constater à quel point cette offre a très vite rencontré un succès malgré un contexte très défavorable où un nombre important de déplacements potentiels se sont retrouvés contraints par la pandémie. Cela souligne qu'il existe une très forte demande latente pour une offre de transports collectifs efficace et de qualité dans l'agglomération du Grand Genève». Rappelons que les objectifs de fréquentation du Léman Express de 50'000 voyageurs/jours ont été atteints en 2021 déjà, avec deux ans d'avance sur les prévisions.

Perspectives pour la décarbonation de la mobilité

Grâce à cette nouvelle colonne vertébrale de la mobilité transfrontalière qu'est le Léman Express, combinée à la mise en service du tram d'Annemasse et à une réorganisation importante des réseaux de rabattement en transports collectifs, 44% des automobilistes qui ont déjà utilisé cette offre considèrent qu'ils ont réduit leur usage de la voiture. Une petite partie des enquêtés (7%) s'est même séparée d'un véhicule, en particulier dans les secteurs de Genève, d'Annemasse et du Chablais.

Mais cette dynamique globalement favorable restera insuffisante pour remplir les objectifs de décarbonation de la mobilité, selon les engagements décidés de part et d'autre de la frontière franco-suisse en faveur du climat. Le Grand Genève ne pourra faire l'économie d'un changement plus profond en matière de mobilité transfrontalière, notamment par la mise en place de mesures plus contraignantes sur le transport individuel motorisé tout en poursuivant le développement des infrastructures cyclables et des transports collectifs, notamment transfrontaliers.

Comme l'indique Sébastien Munafò, «notre étude montre une fois de plus que deux ingrédients sont indispensables pour favoriser un report modal: des conditions restrictives pour la circulation automobile et une offre alternative de qualité. Donc, pour que les investissements en matière d'offre de transports collectifs ou de mobilité active tiennent leurs promesses, les pouvoirs publics doivent en parallèle éviter toute amélioration des conditions du transport individuel motorisé susceptible d'entraîner un effet rebond favorable à l'usage de la voiture, fusse-t-elle électrique».

Contacts :

- Joël Vetter (Chef de projet mobilité Grand Genève) : +41 (0)79 616 64 83
- Sébastien Munafò (Directeur de 6t-bureau de recherche) : +41 (0)22 552 02 98