



ANNUAIRE STATISTIQUE DES TRANSPORTS SYNTHÈSE DES DONNÉES ÉDITION 2020

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS (OCT)

NOVEMBRE 2020



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS (OCT)

Directeur Général: David Favre

Unité développement et prospective

Directrice: Chrystelle Charat

Chef de projet: Damien Cataldi

© État de Genève, novembre 2020

SOMMAIRE

ANNUAIRE STATISTIQUE

DES TRANSPORTS

ÉDITION 2020

PRÉAMBULE	7
DÉFINITIONS ET SECTEURS D'ANALYSE	9
Définitions	10
Canton de Genève : découpage géographique	12
Canton de Genève : découpage typologique	13
Grand-Genève : découpage territorial	14
Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) : périmètres	15
CHAPITRE 1	
LES DONNÉES STRUCTURELLES	17
Population et emplois dans le Grand Genève	18
Évolution de la population depuis 2005 - Agglo "Grand Genève"	19
Évolution des emplois depuis 2005 - Agglo "Grand Genève"	19
Évolution de la population et des emplois - canton de Genève	20
Mixité (emplois / habitants)	21
Frontaliers dans le canton de Genève	22
Non-résidents exerçant une activité dans le canton de Genève	23
Grand Genève, logements commencés évolution 2003–2017	24
CHAPITRE 2	
COMPORTEMENT EN TERMES DE MOBILITÉ	27
Ménages sans voiture	28
Nombre moyen de voitures par ménage	29
Évolution de la disponibilité de voitures par ménage	30
Disponibilité de permis de conduire	31
Détenteurs de permis moto	32
Parts modales	33
Distance par déplacement selon le mode de transport – MRMT 2015	35
Répartition horaire des déplacements	36
Les motifs de déplacement	37
Répartitions modales par motifs de déplacement	38
Les déplacements pendulaires	40
Flux aux frontières cantonales	45

CHAPITRE 3

LE PARC DE VÉHICULES	47
Nombre de véhicules par type	48
Évolution du taux de motorisation en voitures de tourisme selon le découpage géographique et typologique	49
Évolution du taux de motorisation en deux-roues motorisés	50
Équipement en voitures de tourisme et en motocycles : comparaison entre villes suisses	51
Autopartage de véhicules	53

CHAPITRE 4

LE TRAFIC MOTORISÉ	55
Trafic motorisé aux frontières (entrée et sortie du canton)	56
Trafic sur les ponts du Rhône	57
Trafic sur les ponts de l'Arve	58
Variations horaires	59
Variations journalières	60
Comptages deux-roues motorisés	62
Plan de charges	64

CHAPITRE 5

LE STATIONNEMENT	67
Le stationnement sur voirie	68
Les zones macarons	72
Offre de parc relais	74
Le stationnement sur le lieu de domicile	75
Le stationnement sur le lieu de travail	76

CHAPITRE 6

LES TRANSPORTS COLLECTIFS	77
Statistiques unireso	78
Évolution de titres de transports collectifs	79
Les TPG - chiffres clés et évolution	80
Titres de transport vendus	81
Qualité de desserte en transports collectifs	83
Population et emplois selon la qualité de desserte TP	84
Enquête de satisfaction - TPG	85

CHAPITRE 7

MOBILITÉ DOUCE**87**

L'utilisation des modes doux	88
Les comptages vélos	89
Les vélos électriques	90
Les aménagements cyclables	91
Les zones 30 et les zones de modération de trafic	92
Kits scolaires	93
Les lignes Pédibus	94
Les vélostations	95

CHAPITRE 8

LE TRANSPORT PROFESSIONNEL**97**

Stations taxi et voies TC utilisables pour les taxis (canton de Genève)	98
Mode de transport des marchandises aux postes de douanes du canton de Genève	99
Transport de marchandise sur route – échanges avec le reste de la Suisse	100
Véhicules PL soumis à la RPLP (> 3.5t) immatriculés dans le canton de Genève	101
Comptages Routiers – Parts des poids lourds	102

CHAPITRE 9

ACCIDENTOLOGIE**103**

Accidents selon les conséquences sur le canton de Genève évolution 2009-2019	104
Accidents : victimes selon le moyen de transport	105
Points noirs sur le canton de Genève	106

CHAPITRE 10

AIR ET BRUIT**109**

Pollution de l'air et trafic motorisé	110
Pollution sonore et trafic motorisé	113

CHAPITRE 11

COÛTS ET RECETTES DE LA MOBILITÉ À GENÈVE**115**

Canton de Genève - Coûts et recettes liées aux transports	116
Budget de fonctionnement 2019	117
Coûts d'investissement – exemple de projet	118

PRÉAMBULE

Dans le domaine des transports, Genève a toujours cherché à disposer d'un recueil de données chiffrées, globales, fiables et comparables. Certaines étaient réparties dans divers documents, publiés ou non, parfois non réactualisés. D'autres faisaient parfois défaut.

Dans ce contexte, certaines études ou projets, publics ou privés étaient insuffisamment étayés et engendraient des controverses de nature à mettre en cause les options retenues. La connaissance des données de base est essentielle pour permettre à chacun de mieux appréhender les mécanismes et l'articulation des divers composants du système de déplacement, ainsi que les problèmes en matière de transports et les mesures proposées. La disponibilité de chiffres incontestés doit permettre de remédier à des appréciations parfois insuffisamment fondées et contribuer ainsi à donner plus de substance aux débats. Elle facilite également la concertation et la communication par le partage d'un diagnostic commun sérieux. Il s'agit d'une des missions principales de la cellule analyse et projections de la mobilité de l'office cantonal des transports (OCT).

Chaque année l'OCT actualise la publication en complétant les thèmes abordés à l'aide de son recueil de données, celui de ses partenaires institutionnels et des statistiques officielles pour tenir compte de l'émergence de nouvelles problématiques. Cette nouvelle édition met à disposition un recueil de données générales relatives aux déplacements ou en relation avec le système de transport. Elle permet de mieux connaître notre mobilité quotidienne et de mieux en mesurer les effets, de manière à apprécier le degré de réussite des politiques engagées et des mises en œuvre réalisées.

Les données présentées sont issues de sources très diverses. Certaines proviennent de nos comptages routiers, de nos partenaires institutionnels (Fondation des Parkings, TPG, CFF), de bases de données géoréférencées, de recueil de données tenu par l'Office Cantonal de la Statistique ou d'autres études publiées. Les sources sont systématiquement mentionnées afin de permettre leur consultation. Il a été décidé de se baser sur les valeurs 2018 pour la plupart des thèmes traités ou de la dernière valeur disponible.

DÉFINITIONS ET SECTEURS D'ANALYSE

Définitions	10
Canton de Genève : découpage géographique	12
Canton de Genève : découpage typologique	13
Grand-Genève : découpage territorial	14
Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) : périmètres	15

DÉFINITIONS

Autopatage : L'autopatage (« Carsharing », « car-sharing ») est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle, met à la disposition de « clients » ou membres du service un ou plusieurs véhicules. Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste l'essentiel de son temps au garage ou sur une place de stationnement, l'utilisateur d'un service d'autopatage dispose d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. La diversité d'utilisation, donc de besoins sur des créneaux horaires différents selon les membres, est la clé du succès d'un tel système.

Cyclomoteur : Véhicules monoplaces, à roues placées l'une derrière l'autre, pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total et équipés d'un moteur à combustion dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm³ ou d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. Les fauteuils roulants motorisés et les gyropodes sont également considérés comme des cyclomoteurs.

Cordon : périmètre d'un secteur traversé par un flux de déplacement. Il permet d'évaluer les parts de trafic interne, origine-destination (O/D) et de transit.

Déplacement : aller simple effectué sur la voie publique entre deux endroits différents, chacun étant caractérisé par une activité ou un motif; un déplacement peut se faire avec un ou plusieurs modes de transport.

Déplacement motorisé : déplacement effectué par une personne avec un véhicule motorisé (deux-roues motorisés, voiture de tourisme, camion, transports collectifs, etc.).

Deux-roues motorisés : Motocycles, Motocycles légers (Véhicules dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h et dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm³) et cyclomoteurs (Véhicule à 1 place avec cylindrée inférieure à 50 centimètres cube et vitesse inférieure à 30 kilomètres à l'heure).

Ecran : ligne naturelle ou artificielle permettant d'analyser les échanges de trafic entre deux secteurs contigus.

Heure de pointe : tranche horaire la plus chargée du réseau (en général matin 7h-8h, soir 17h-18h).

Mobilités douces : modes de transport non motorisés (vélo, marche à pied).

Mode de transport : l'utilisation commune distingue quatre modes de transport; les transports individuels motorisés (TIM), les transports collectifs (TC : rail et route), les vélos et les piétons (mobilités douces).

Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT) : outil informatique prospectif qui permet de simuler la répartition des déplacements, de calculer les volumes, les distances parcourues, les coûts globaux, ..., en fonction de différents schémas de réseaux TI et/ou TC, pour divers scénarii d'aménagement du territoire.

Motocycles légers : les véhicules automobiles à deux roues ou trois roues dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 4,00 kW et dont la cylindrée du moteur à allumage commandé n'est pas supérieure à 50 cm.

Motocycles : les véhicules automobiles à deux roues placées l'une derrière l'autre, avec ou sans side-car; ainsi que les luges à moteur.

Navetteur : Selon la définition de l'OCSTAT, un navetteur est une personne dont le lieu de départ (« origine » du mouvement pendulaire) pour se rendre à son travail et/ou à son lieu de formation est différent de celui où se situe son travail et/ou son lieu de formation (y compris à l'étranger). Pour les navetteurs entrants, le lieu de début du travail et/ou de formation (« destination » du mouvement pendulaire) doit être dans le canton de Genève

Parcs-relais (P+R) : parking longue durée situé en périphérie de ville et à proximité immédiate d'une ligne régulière des transports publics avec une tarification unique Parking + TC.

Parking public : parkings détenus par des collectivités publiques ou appartenant à des tiers (centre commerciaux, poste, hôtel etc.), mais accessibles sans restriction d'usage. Il ne s'agit pas de places de stationnement sur voirie mais uniquement des places de parc séparées par une entrée et une sortie de la route principale.

Pendulaire : personne effectuant régulièrement le déplacement entre son domicile et son lieu de travail ou d'école.

Les véhicules entrés sont les véhicules arrivés pendant la journée et restés après la fin de la période; **les véhicules sortis** sont les véhicules en stationnement au début de la période et qui sont sortis durant la journée; **les véhicules ventouses** sont les véhicules qui n'ont pas quitté la zone durant la période d'enquête;

Répartition modale : part des déplacements effectués avec chaque mode de transport (répartition globale).

Report modal : part de trafic en véhicule individuel reporté sur les transports collectif ou les mobilités douces (piétons, deux-roues).

Taux de motorisation : ratio représentant le nombre de voitures par 1'000 habitants ou par ménage.

Taux de rotation : (par rapport à la capacité) d'une zone est le nombre moyen de véhicules ayant utilisé une place de parc au cours d'une période de temps donnée. C'est le rapport entre le nombre d'arrivée dans la zone pendant un laps de temps déterminé et la capacité de la zone.

TIM : trafic individuel motorisé (voitures de tourisme, motos et cyclomoteurs).

Trafic interne : trafic dont l'origine, l'itinéraire et la destination sont à l'intérieur d'un secteur.

Trafic O/D : trafic ayant une origine (O), respectivement une destination (D), dans des secteurs distincts.

Trafic de transit : trafic traversant un secteur défini sans s'arrêter.

Transport individuel (TI) : moyen de transport privé (principalement en voiture automobile).

Transports publics moyens de transport de personnes accessibles à chacun, ou collectifs (TC) : circulant régulièrement, selon des horaires publiés.

Unité-véhicule (uv) : unité de mesure du trafic permettant de prendre en compte l'encombrement moyen des différents types de véhicules:
une voiture = 1 uv, un poids lourd = 2 uv, un deux-roues = 0,5 uv.

U lacustre : Pont du Mont-Blanc et quais du lac entre le parc Mont-Repos et Genève Plage.

Véhicules ventouses : véhicules qui n'ont pas quitté la zone durant la période enquêtée.

DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE : CANTON DE GENÈVE



CENTRE

▾ Ville de Genève

GENÈVE NORD

▾ Le Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier

GENÈVE SUD

▾ Bardonnex, Carouge, Lancy, Onex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Troinex, Veyrier

TROIS-CHÊNE

▾ Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex

GENÈVE EST

▾ Anières, Choulex, Collonge-Bellerive, Cologny, Corsier, Gy, Hermance, Jussy, Meinier, Puplinge, Presinge, Vandoeuvres

CHAMPAGNE

▾ Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bernex, Cartigny, Chancy, Confignon, Laconnex, Soral

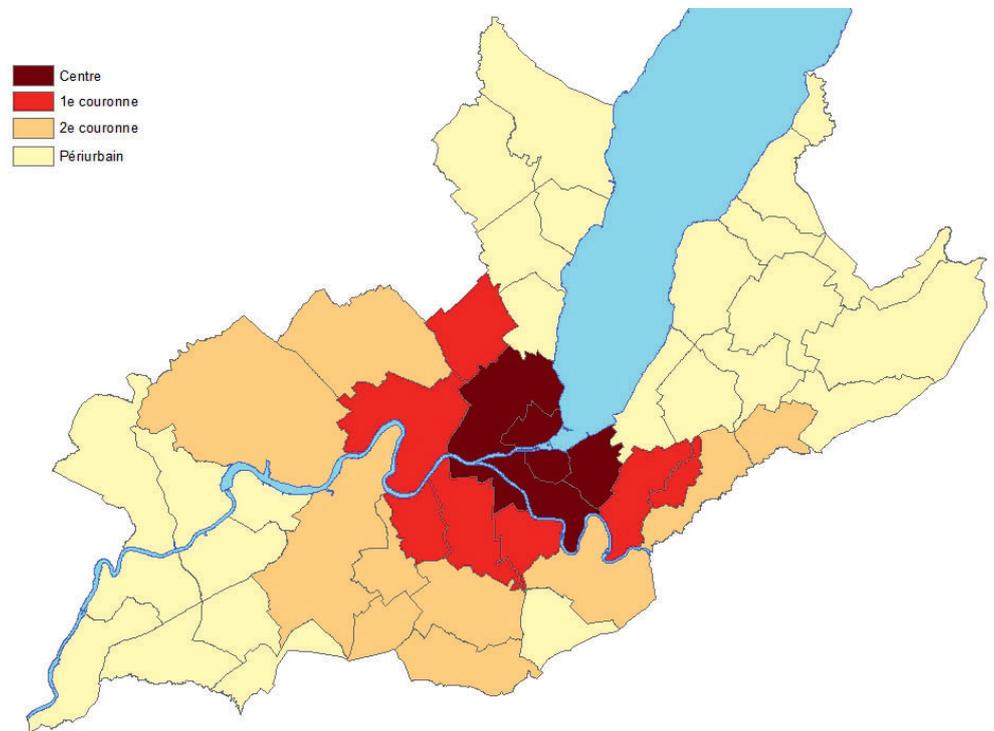
MANDEMENT

▾ Dardagny, Satigny, Russin

TERRE SAINTE

▾ Bellevue, Céligny, Collex-Bossy, Genthod, Pregny-Chambésy, Versoix

DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE : CANTON DE GENÈVE



COMMUNE CENTRE

↘ Genève

SUBURBAIN 1^e COURONNE

↘ Carouge, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Le Grand-Saconnex, Lancy, Onex, Vernier

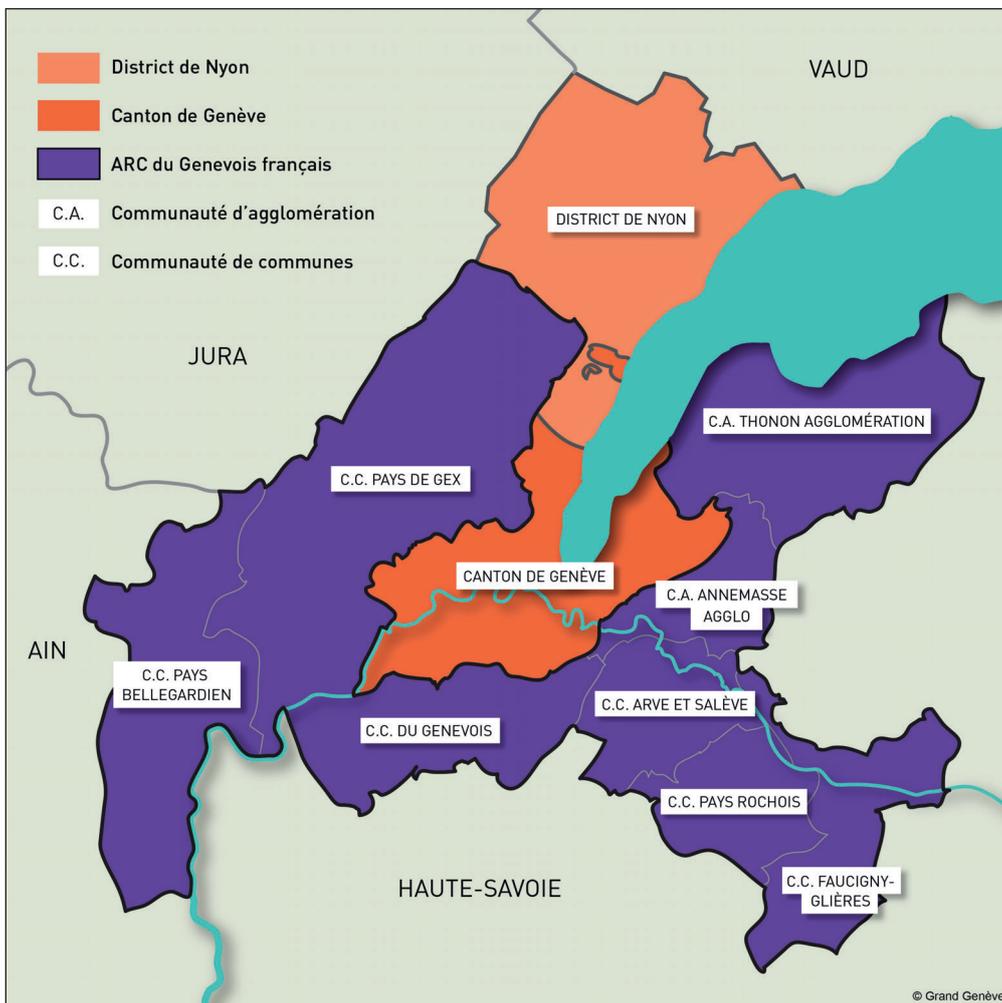
SUBURBAIN 2^e COURONNE

↘ Bardonnex, Bernex, Confignon, Meyrin, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Puplinge, Satigny, Thônex, Versoix, Veyrier

PÉRIURBAIN : 27 COMMUNES

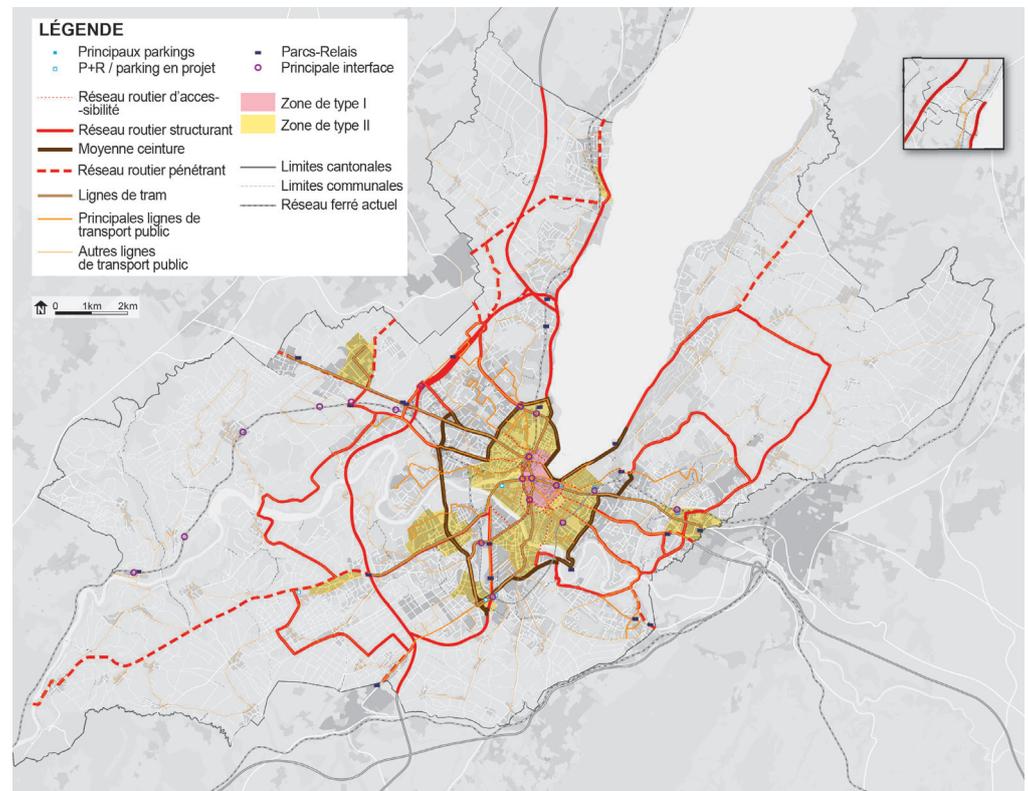
↘ Aire-la-Ville, Anières, Avully, Avusy, Bardonnex, Bellevue, Cartigny, Céligny, Chancy, Choulex, Collex-Bossy, Collonge-Bellerive, Cologny, Corsier, Dardagny, Genthod, Gy, Hermance, Jussy, Laconnex, Meinier, Pregny-Chambésy, Presinge, Russin, Soral, Troinex, Vandoeuvres

GRAND GENÈVE : DÉCOUPAGE TERRITORIAL



Les données reprises dans ce document au niveau du Grand-Genève intègrent le canton de Genève, le District de Nyon, dans le Département de l'Ain les Communautés de communes du Pays de Gex et du Pays Bellegardien et dans le Département de la Haute-Savoie, les agglomérations d'Annemasse et de Thonon ainsi que les communautés de Communes Arve et Salève, Faucigny-Glières, Pays Rochois et du Genevois.

LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE (LMCE): PÉRIMÈTRES



La loi établit des **mesures spéciales dans les zones les plus urbanisées** du canton. Leur étendue est définie par des critères chiffrés: population, emplois, pôles d'attraction (comme, par exemple, des centres commerciaux ou de loisirs). La carte serait donc revue périodiquement, en fonction de l'évolution du paysage urbain.

La première zone recouvre la cité ancienne et le périmètre de ses fortifications, la fameuse ceinture fazyste, de Cornavin à Rive en passant par le rond-point de Plainpalais. Dans cette zone les cycliste et les piétons ont la priorité sur les autres modes de transport.

Quant à la deuxième zone, elle comprend une vaste partie du reste de la ville de Genève, mais pas seulement. Pour tenir compte des pôles secondaires de l'agglomération, elle concerne aussi les quartiers les plus denses de communes périphériques. Dans cette zone les transports publics ont la priorité. Les règles usuelles s'appliquent au reste du canton. On y envisage des zones 30 dans les villages quand la sécurité l'exige.

CHAPITRE 1

LES DONNÉES STRUCTURELLES

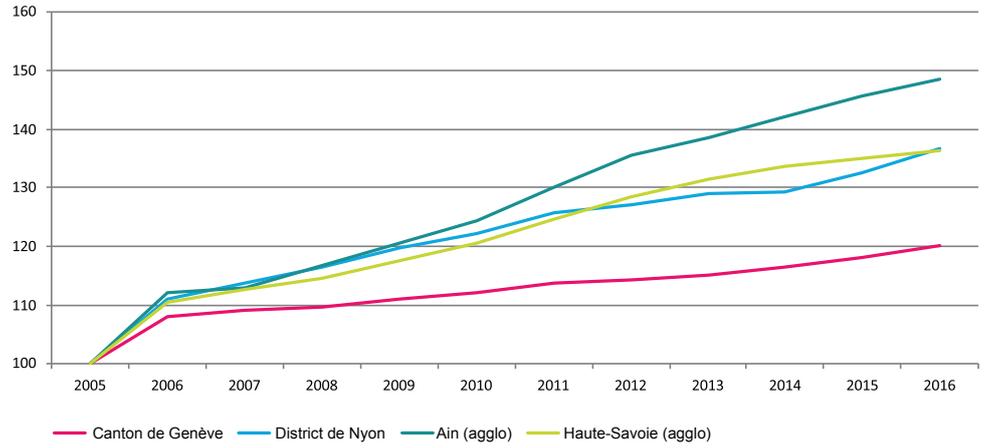
Population et emplois dans le Grand Genève	18
Évolution de la population depuis 2005 Agglo - "Grand Genève"	19
Évolution des emplois depuis 2005 - Agglo "Grand Genève"	19
Évolution de la population et des emplois - canton de Genève	20
Frontaliers dans le canton de Genève	22
Non-résidents exerçant une activité dans le canton de Genève	23
Grand Genève, Logements commencés - Évolution 2003–2017	24

POPULATION ET EMPLOIS DANS LE GRAND GENÈVE*

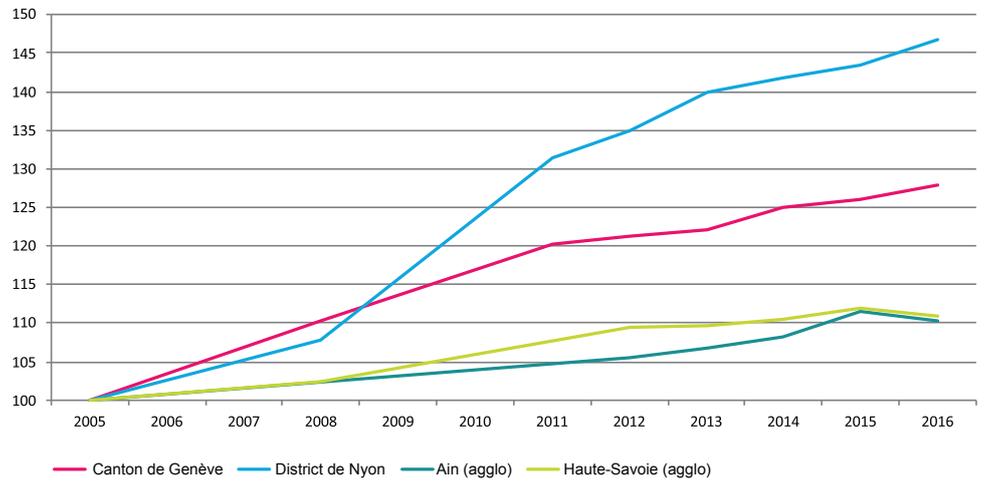
	POPULATION			EMPLOIS		
	2000	2012	2016	2005	2012	2016
Genève	413'400	470'600	493'800	293'200	355'500	375'100
Champagne	18'100	21'800	23'000	4'400	4'400	5'100
Genève Est	24'600	27'900	29'800	7'400	9'200	10'200
Genève Nord	57'200	68'500	70'900	45'600	57'700	64'000
Genève Sud	82'100	95'900	102'600	49'500	65'900	67'900
Mandement	4'500	5'900	6'500	8'000	9'200	9'400
Terre Sainte GE	19'800	24'900	25'800	8'300	9'800	10'700
Trois-Chêne	29'400	32'500	34'100	10'200	12'600	13'500
Ville de Genève	177'700	193'200	201'100	159'800	186'700	194'300
District de Nyon	73'300	90'800	96'100	26'900	40'900	43'700
Nyon	44'900	53'800	55'900	19'700	29'200	30'900
Rolle	15'700	21'500	25'200	4'400	7'400	8'500
Terre-Sainte VD	12'700	15'500	15'000	2'800	4'300	4'300
Haute-Savoie (agglo)	218'000	240'600	297'100	81'800	85'400	91'400
CC Genevois	27'800	32'300	45'300	9'000	9'600	10'800
CA Annemasse- Les Voirons-Agglomération	69'100	74'000	89'800	26'900	27'600	28'000
CC Arve-Salève	13'500	15'300	19'900	3'200	3'300	3'600
CA Thonon Agglomération	65'900	73'100	87'300	23'200	24'600	26'300
CC Faucigny-Glières	21'400	23'000	27'100	11'200	11'700	13'300
CC Pays Rochois	20'300	22'900	27'700	8'300	8'600	9'400
Ain (agglo)	78'400	88'300	117'000	23'700	24'100	26'600
CC Pays de Gex	59'400	68'200	95'100	16'200	16'600	19'700
CC du Pays Bellegardien	19'000	20'100	21'900	7'500	7'500	6'900
Grand Genève	783'100	890'300	1'004'000	425'600	505'900	536'800

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS DEPUIS 2005 DANS LE GRAND-GENÈVE

ÉVOLUTION DE LA POPULATION (BASE 100)



ÉVOLUTION DES EMPLOIS (BASE 100)



(source: INSEE, Office cantonal de la statistique et Stat-VD)

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS CANTON DE GENÈVE

▾ NOMBRE D'HABITANTS

Population	1990	2000	2001	2005	2010	2015	2019	Var. 10-19	Var. 00-19
GenèveNord	55'089	57'244	58'183	61'651	66'176	69'868	73'188	11%	28%
GenèveSud	71'937	82'130	83'684	88'935	93'449	101'315	106'066	14%	29%
Champagne	16'986	18'149	18'348	19'752	21'541	22'903	23'577	9%	30%
Ville de Genève	171'300	177'692	179'437	185'028	190'450	201'164	205'372	8%	16%
GenèveEst	20'839	24'648	25'264	26'577	27'635	29'632	30'537	11%	24%
Mandement	3'700	4'473	4'482	4'746	5'374	6'209	6'740	25%	51%
TerreSainteGE	17'466	19'826	20'141	23'110	24'935	25'518	25'790	3%	30%
Trois-Chêne	25'903	29'423	30'111	31'183	31'991	33'969	35'495	11%	21%
Canton de Genève	383'220	413'585	419'650	440'982	461'551	490'578	506'765	10%	19%

▾ NOMBRE D'EMPLOIS

Emplois	2005	2008	2011	2017	Var. 05-17
Champagne	4'404	4'317	4'399	5'171	17%
Genève Est	7'412	8'425	9'167	10'805	46%
Genève Nord	45'553	50'200	56'089	65'876	45%
Genève Sud	49'517	59'879	65'841	67'918	37%
Mandement	8'030	8'368	8'881	9'975	24%
Terre-Sainte GE	8'332	9'230	10'009	10'683	28%
Trois-Chêne	10'238	11'597	12'586	13'466	32%
Ville de Genève	159'816	171'316	185'751	197'059	23%
Canton de Genève	293'302	323'332	352'723	380'953	30%

Alors que la Ville de Genève abrite aujourd'hui 41% de la population du canton, plus de la moitié des emplois sont localisés dans la commune centre (52%). Depuis 2000 on constate la plus forte progression du nombre d'habitants en termes relatifs (soit une augmentation supérieure à 30%) dans les zones en périphérie (Mandement, Terre-Sainte, Champagne).

Concernant les emplois ce sont les secteurs "Genève nord" et "Genève Est" qui ont connu la plus forte progression (soit +40%) entre 2005 et 2017.

↘ MIXITÉ (EMPLOIS / HABITANTS)

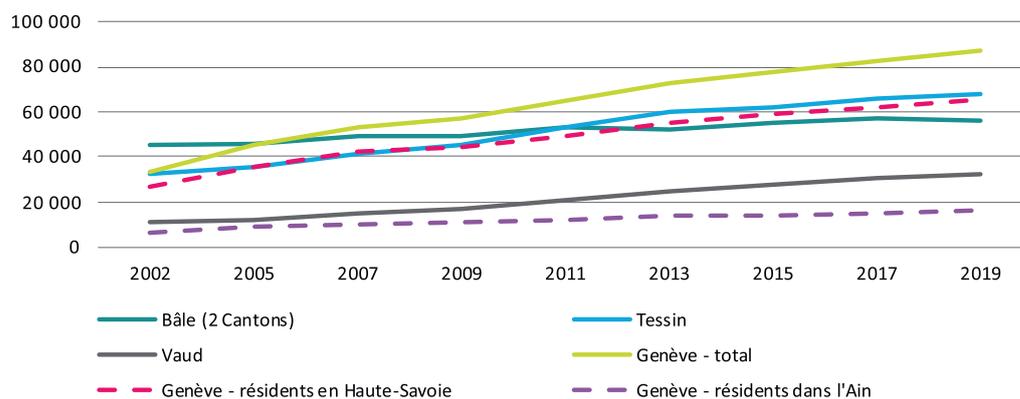
en 2017	
Champagne	0,22
Genève Est	0,36
Genève Nord	0,92
Genève Sud	0,65
Mandement	1,51
Terre-Sainte GE	0,41
Trois-Chêne	0,39
Ville de Genève	0,97
Commune centre	0,97
1ère couronne	0,64
2ème couronne	0,74
Périurbain	0,35
Canton de Genève	0,76

FRONTALIERS DANS LE CANTON DE GENÈVE

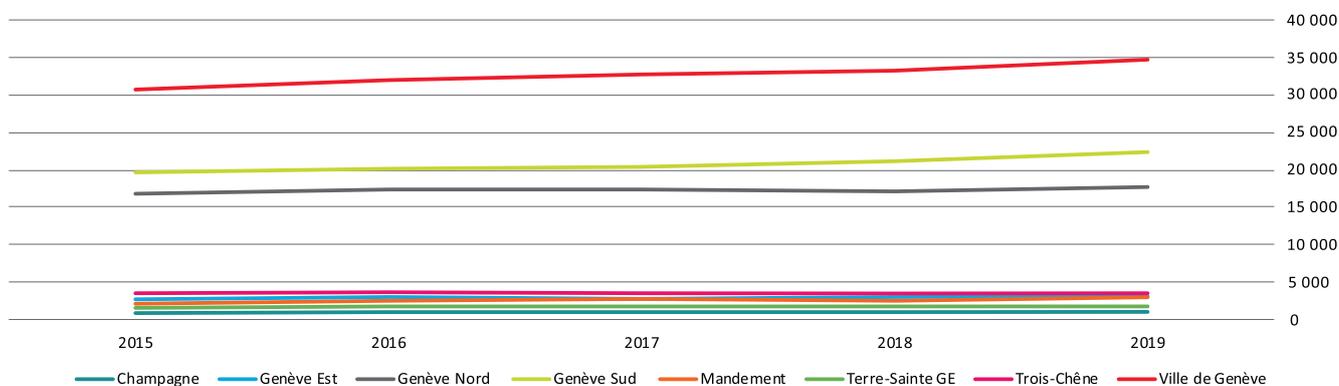
FRONTALIERS ACTIFS TRAVAILLANT DANS LE CANTON DE GENÈVE ET AILLEURS

Frontaliers actifs	2002	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	Evolution 2002 2019
Suisse	163'330	177'767	208'317	221'553	253'201	278'534	299'252	315'810	328'850	101%
Bâle (2 Cantons)	45'848	45'828	49'349	49'561	52'834	52'550	55'411	57'147	56'251	23%
Tessin	32'560	35'223	41'595	45'682	52'766	59'807	61'902	65'552	67'878	108%
Vaud	11'230	12'351	15'356	17'356	21'200	24'800	28'115	30'607	32'425	189%
Genève - total	33'442	45'096	53'075	56'829	64'769	72'649	77'874	82'147	87'104	160%
Genève - résidents en Haute-Savoie	26'883	35'852	41'984	44'052	49'585	55'206	59'157	62'307	65'465	144%
Genève - résidents dans l'Ain	6'523	8'901	10'303	11'035	12'585	13'758	14'503	15'313	16'449	152%

FRONTALIERS ACTIFS - ÉVOLUTION 2002-2019



FRONTALIERS ACTIFS - SELON LA TYPOLOGIE GÉOGRAPHIQUE DE LA COMMUNE DE TRAVAIL



En terme de comparaison cantonale, c'est à Genève que le nombre de frontaliers actifs a progressé de la manière la plus forte avec un facteur de 2.5.

(source : Office cantonal de la statistique)

NON-RÉSIDENTS EXERÇANT UNE ACTIVITÉ DANS LE CANTON DE GENÈVE

L'économie genevoise recourt toujours plus à de la main d'œuvre habitant hors du canton. En 2015, plus d'un tiers (35%) des 375'000 personnes qui exercent une activité professionnelle à Genève résident en dehors du canton. Ainsi, près de 130'000 personnes traversent chaque jour les frontières du canton pour venir y travailler.

Parmi celles-ci, 24% habitent en Suisse et 76% en France. Ces statistiques intègrent également les 11'000 fonctionnaires internationaux qui résident hors du canton de Genève.

	Navetteurs	2015	2010
Suisse	District de Nyon	15'400	14'400
	Autres districts VD	11'900	10'700
	Reste Suisse	4'100	5'400
	Total CH	31'400	30'500
France	Ain	23'900	20'700
	Haute-Savoie	70'700	58'400
	Reste France	3'800	17'100
	Total FR	98'400	81'900
	Total CH + FR	129'800	112'400

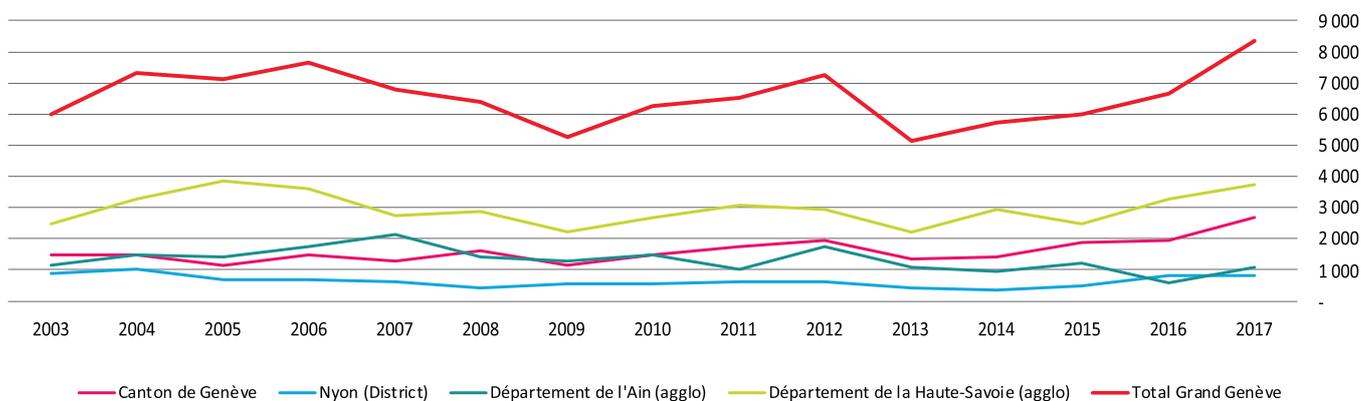
GRAND GENÈVE, LOGEMENTS COMMENCÉS – ÉVOLUTION 2003–2017

En 2017, l'agglomération comptait plus de 8'300 logements nouveaux. 32% d'entre eux se trouvent sur le canton de Genève et 58% sur territoire français.

Ce chiffre est resté relativement stable depuis le début des années 2000 avec néanmoins des variations annuelles au gré des opérations immobilières.

A noter qu'en 2019, le nombre de logement commencés dans le canton de Genève s'établit à près de 2'100 unités.

▾ NOMBRE DE LOGEMENTS COMMENCÉS - AGGLOMÉRATION FVG



▾ GAINS DE LOGEMENTS DANS LE CANTON DE GENÈVE

en 2019	
Agglo Nord	48
Agglo Sud	183
Champagne	385
Lac-Voirons GE	549
Mandement	58
Terre-Sainte GE	65
Trois-Chêne	179
Ville de Genève	664
Canton de Genève	2'131

(source : Office cantonal de la population / Office cantonal de la statistique - Statistique des frontaliers)

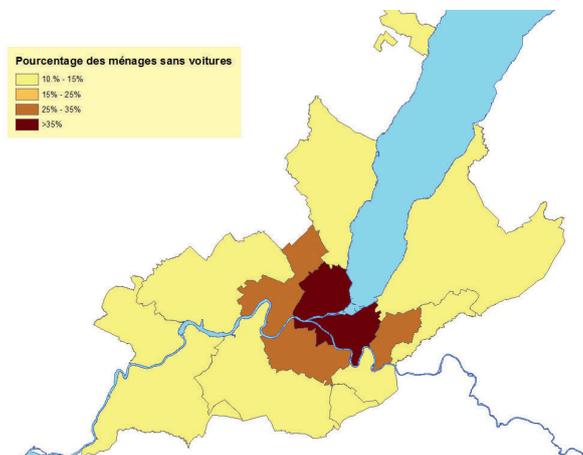
CHAPITRE 2

COMPORTEMENT EN TERMES DE MOBILITÉ

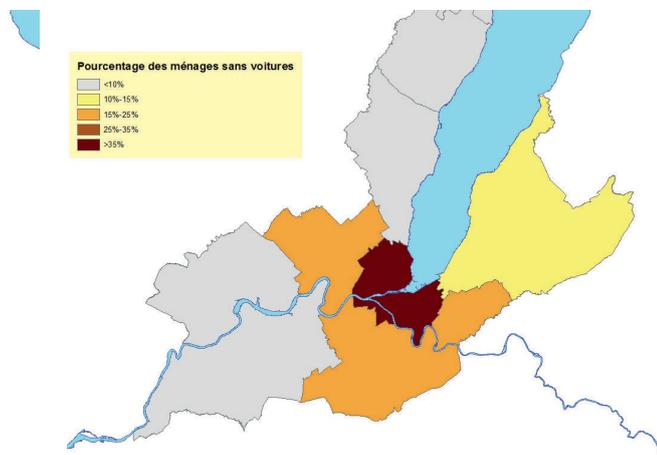
Ménages sans voiture	28
Nombre moyen de voitures par ménage	29
Évolution de la disponibilité de voitures par ménage	30
Disponibilité de permis de conduire	31
Détenteurs de permis moto	32
Parts modales	33
Distance par déplacement selon le mode de transport – MRMT 2015	35
Répartition horaire des déplacements	36
Les motifs de déplacement	37
Répartitions modales par motifs de déplacement	38
Les déplacements pendulaires	40
Flux aux frontières cantonales	44

MÉNAGES SANS VOITURE – 2015

▷ DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE (VALEURS 2015)



▷ DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE (VALEURS 2015)

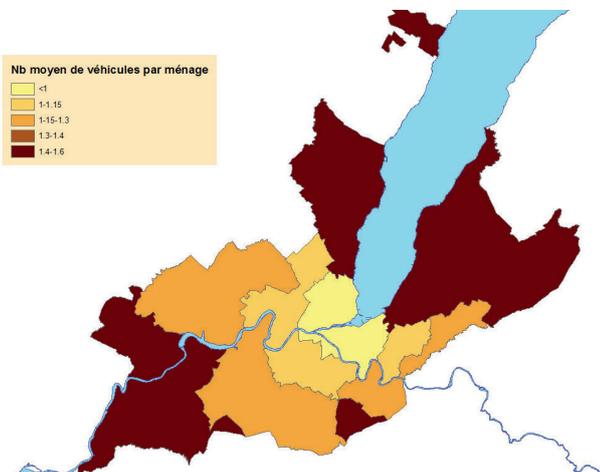


Ménages sans voiture	2000	2005	2010	2015
Total Canton	15%	19%	21%	22%
Ville de Genève	29.0%	36.9%	40.8%	0.409
1 ^{ère} couronne	16.7%	19.8%	23.1%	25.1%
2 ^{ème} couronne	6.5%	10.0%	12.6%	10.8%
Périurbain	3.2%	5.3%	7.1%	10.3%
Ville de Genève - Rive droite	31.1%	35.3%	38.7%	0.387
Ville de Genève - Rive gauche	29.0%	36.8%	42.0%	0.431
Agglo Nord	16.3%	16.2%	21.0%	0.214
Agglo Sud	16.4%	16.8%	21.8%	0.208
Trois-Chêne	13.9%	17.7%	15.8%	0.198
Agglo Est	4.4%	4.9%	7.0%	0.117
Champagne - Mandement	6.2%	5.6%	9.9%	0.071
Genève Nord - Terre-Sainte	3.6%	3.8%	6.0%	0.083
Nyon - Agglo	7.9%	9.4%	9.6%	0.082

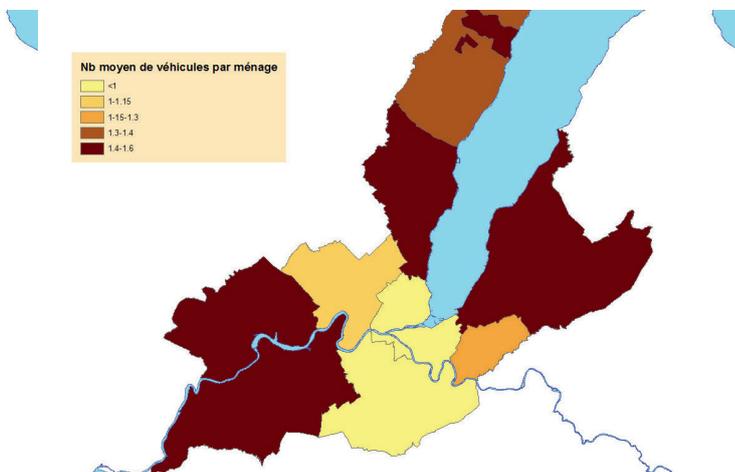
L'équipement des ménages en voitures a diminué de manière significative. Entre 2000 et 2015, dans le canton de Genève, le nombre moyen de véhicules par ménage est passé de 1.14 à 0.97. Cette diminution s'observe quelle que soit la typologie du territoire mais est particulièrement importante en ville de Genève.

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MÉNAGE – 2015

↘ DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE (VALEURS 2015)



↘ DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE (VALEURS 2015)

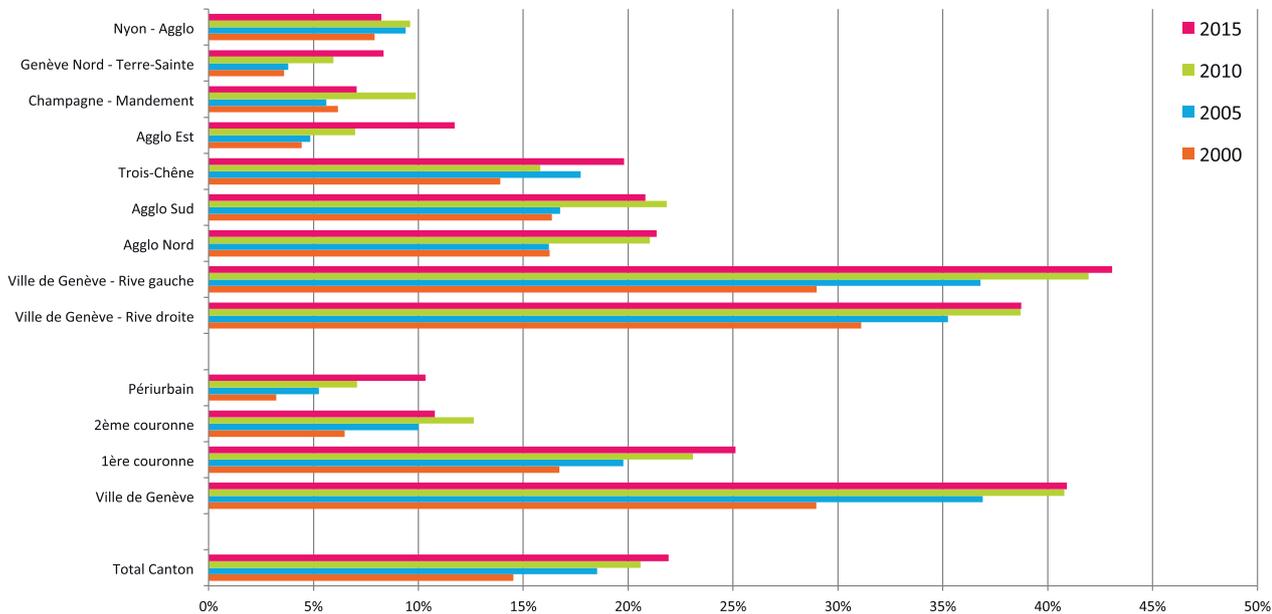


Nombre moyen de voitures	2000	2005	2010	2015
Total Canton	1.14	1.05	1.02	0.97
Ville de Genève	0.9	0.8	0.7	0.7
1 ^{ère} couronne	1.1	1.1	1.0	1.0
2 ^{ème} couronne	1.4	1.4	1.3	1.3
Périurbain	1.8	1.7	1.6	1.6
Ville de Genève - Rive droite	0.9	0.8	0.7	0.6
Ville de Genève - Rive gauche	0.9	0.8	0.7	0.7
Agglo Nord	1.2	1.2	1.1	1.1
Agglo Sud	1.2	1.2	1.1	1.0
Trois-Chêne	1.2	1.2	1.2	1.2
Agglo Est	1.8	1.8	1.5	1.6
Champagne - Mandement	1.7	1.6	1.5	1.5
Genève Nord - Terre-Sainte	1.7	1.6	1.6	1.5
Nyon - Agglo	1.5	1.4	1.4	1.4

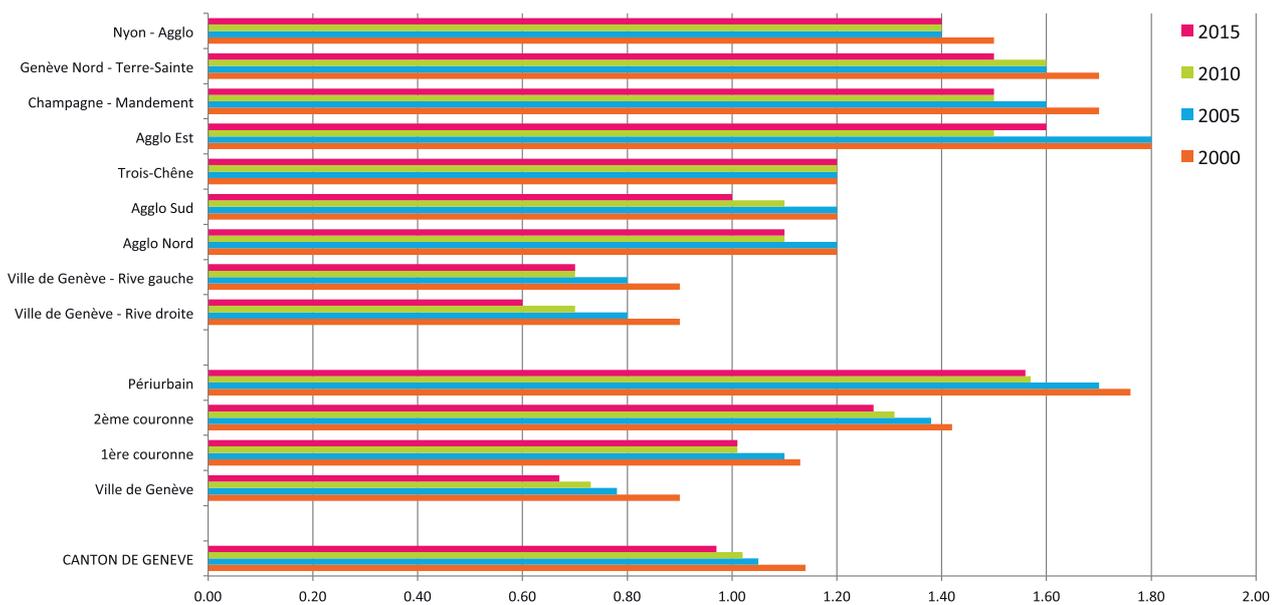
(source : OCT/OCSTAT - MRMT
2000, 2005, 2010 , 2015)

ÉVOLUTION DE LA DISPONIBILITÉ DE VOITURES PAR MÉNAGE

↳ MÉNAGES SANS VOITURE (%)



↳ NOMBRE MOYEN DE VOITURE PAR MÉNAGE

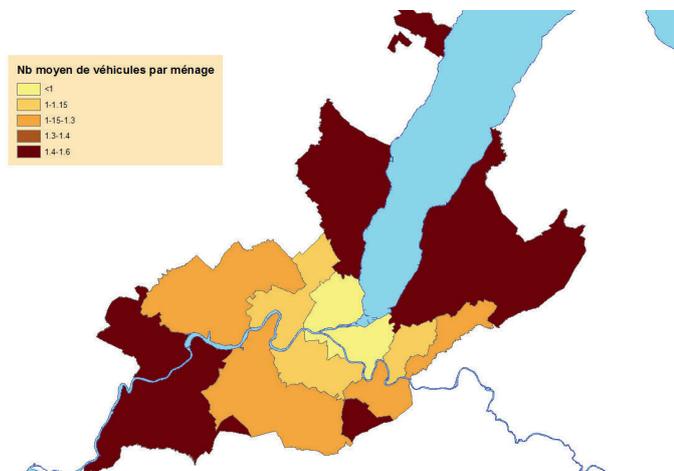


En 2015, 22% des ménages ne disposent pas d'une voiture. Cette part, qui atteint 41% en ville de Genève a augmenté depuis 2000 sur tous les secteurs du canton et de la partie suisse de l'agglomération Grand-Genève.

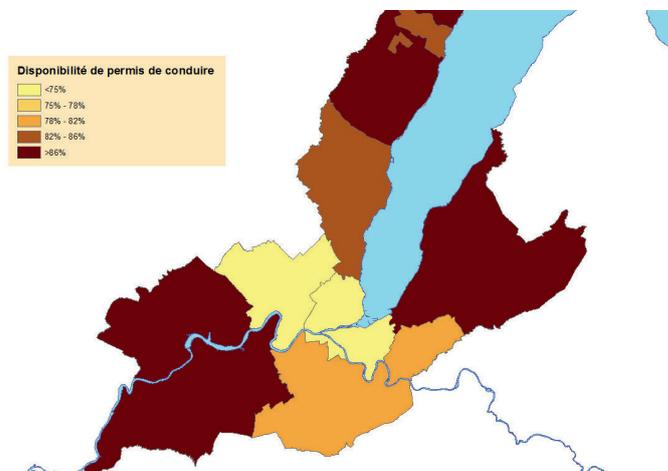
(source : OCT/OCSTAT - MRMT
2000, 2005, 2010, 2015)

DISPONIBILITÉ DE PERMIS DE CONDUIRE

▷ DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE



▷ DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE



Détenteurs de permis de conduire (auto + motos)	2000	2005	2010	2015
Pas de permis	20%	21%	23%	23%
Permis auto	50%	52%	51%	51%
Permis moto	1%	0%	1%	1%
Permis auto et moto	29%	27%	26%	25%
CANTON DE GENEVE	80%	79%	77%	77%
18-25 ans	62%	55%	51%	53%
75 ans et plus	49%	55%	53%	58%
Ville de Genève	76%	74%	72%	73%
1 ^{ère} couronne	78%	79%	75%	76%
2 ^{ème} couronne	85%	84%	83%	82%
Périurbain	89%	91%	90%	88%
Ville Genève – Rive droite	73%	75%	70%	74%
Ville Genève – Rive gauche	77%	74%	74%	73%
Agglo GE Nord	76%	76%	75%	74%
Agglo GE Sud	81%	83%	79%	79%
Trois-Chêne	81%	80%	77%	81%
Agglo GE Est	91%	92%	90%	87%
Champagne – Mandement	89%	90%	88%	88%
Genève Nord – Terre Sainte	87%	91%	86%	86%
Nyon – Agglo	89%	86%	88%	87%

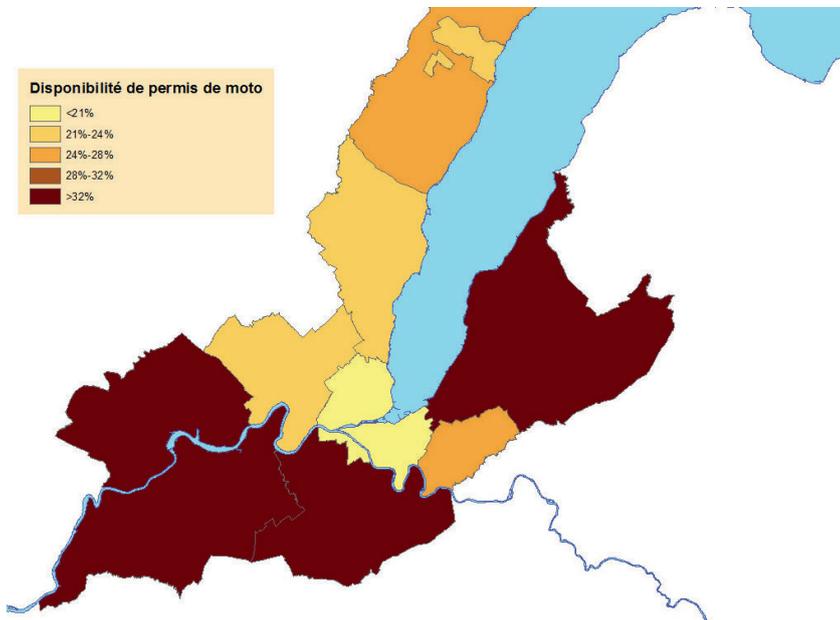
La possession du permis de conduire croît au fur et à mesure que l'on se dirige vers les zones périphériques.

Après avoir baissé entre 2000 et 2010, le taux de détention de permis a tendance à se stabiliser notamment chez les catégories les plus jeunes alors qu'il est en augmentation pour les catégories les plus âgées. Il est intéressant de noter que le taux de possession du permis des communes suburbaines a tendance à se rapprocher de ceux des habitants de la ville de Genève.

(source : OCT/OCSTAT - MRMT 2000, 2005, 2010, 2015)

DÉTENTEURS DE PERMIS MOTO – 2015

↳ DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE



Détenteurs de permis motos	2000	2005	2010	2015
CANTON DE GENEVE	30%	28%	26%	26%
Ville de Genève	25%	25%	21%	21%
1^{ère} couronne	31%	27%	26%	28%
2^{ème} couronne	34%	31%	32%	30%
Périurbain	33%	35%	34%	31%
Ville Genève – Rive droite	25%	25%	22%	22%
Ville Genève – Rive gauche	25%	24%	21%	19%
Agglo GE Nord	27%	25%	22%	23%
Agglo GE Sud	36%	30%	30%	33%
Trois-Chêne	31%	26%	29%	27%
Agglo GE Est	33%	35%	34%	32%
Champagne – Mandement	39%	41%	36%	34%
Genève Nord – Terre Sainte	27%	31%	31%	23%
Nyon – Agglo	31%	26%	27%	27%

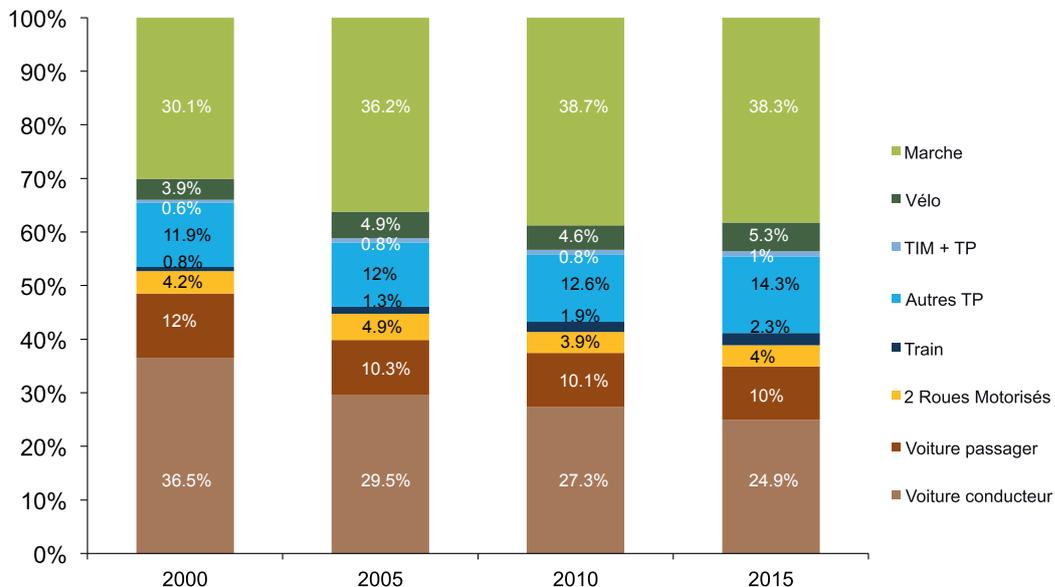
En 2015, 26% des personnes interrogées sur l'ensemble du canton lors du Micro-Recensement transports ont déclaré disposer d'un permis moto.

La possession de ce permis a légèrement baissé depuis quinze ans (30% en 2000).

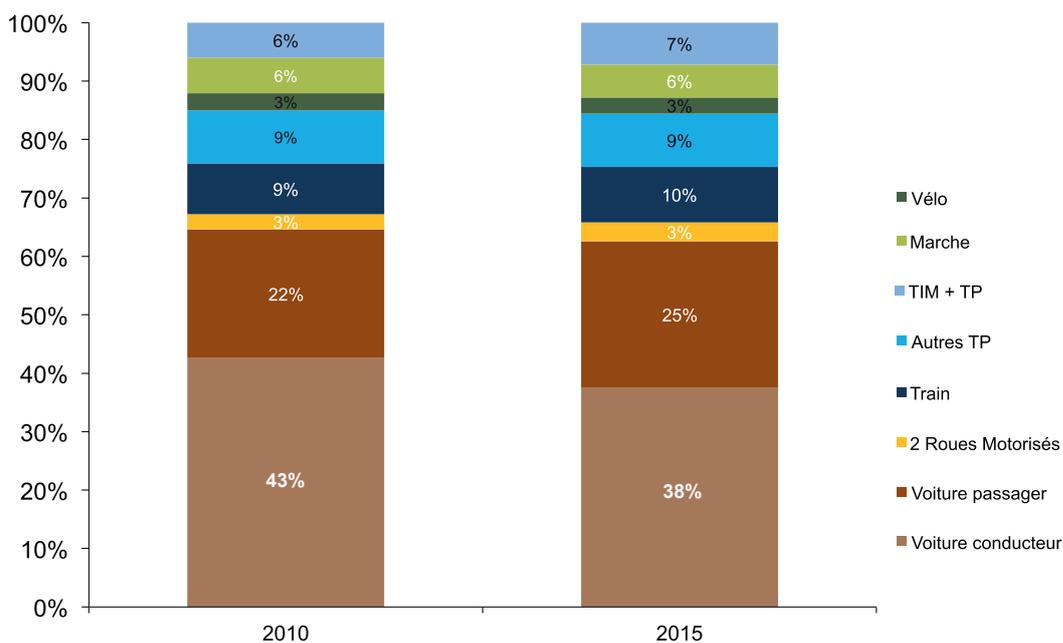
La possession du permis moto est nettement plus élevée en dehors du centre-ville et en première couronne.

PARTS MODALES (DU LUNDI AU DIMANCHE)

▾ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN% DES DÉPLACEMENTS – GE 2000-2015



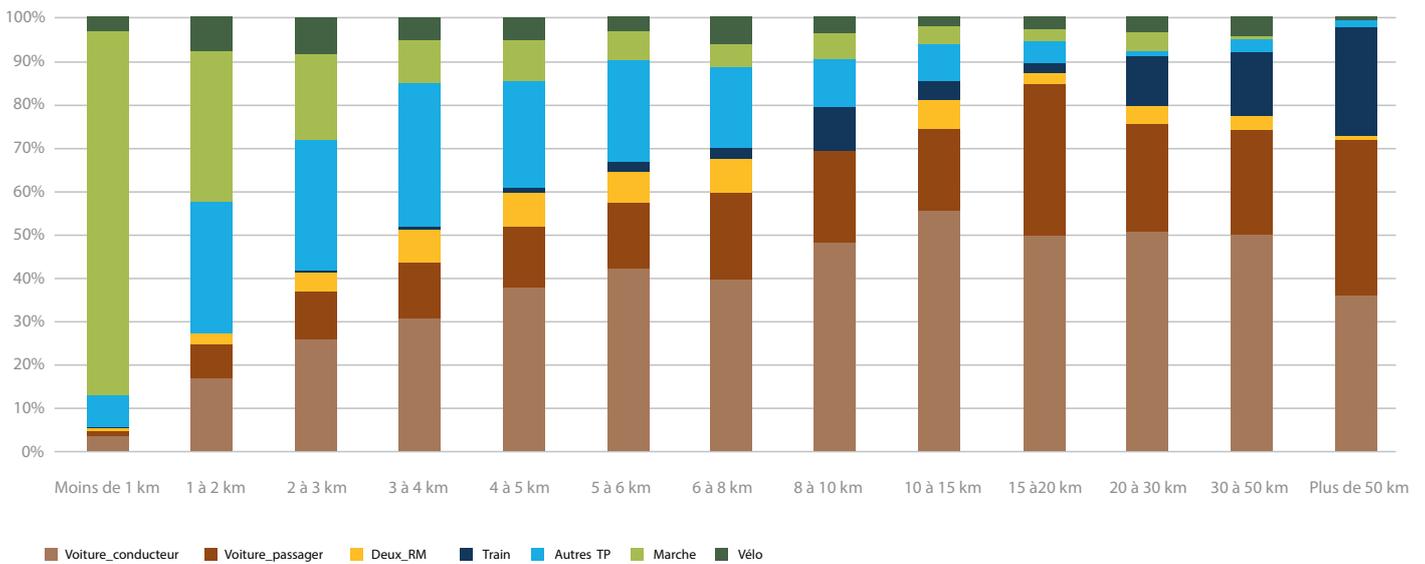
▾ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN% DES DISTANCES - GE 2000-2015



(source : OCT/OCSTAT - MRMT 2000, 2005, 2010 , 2015)

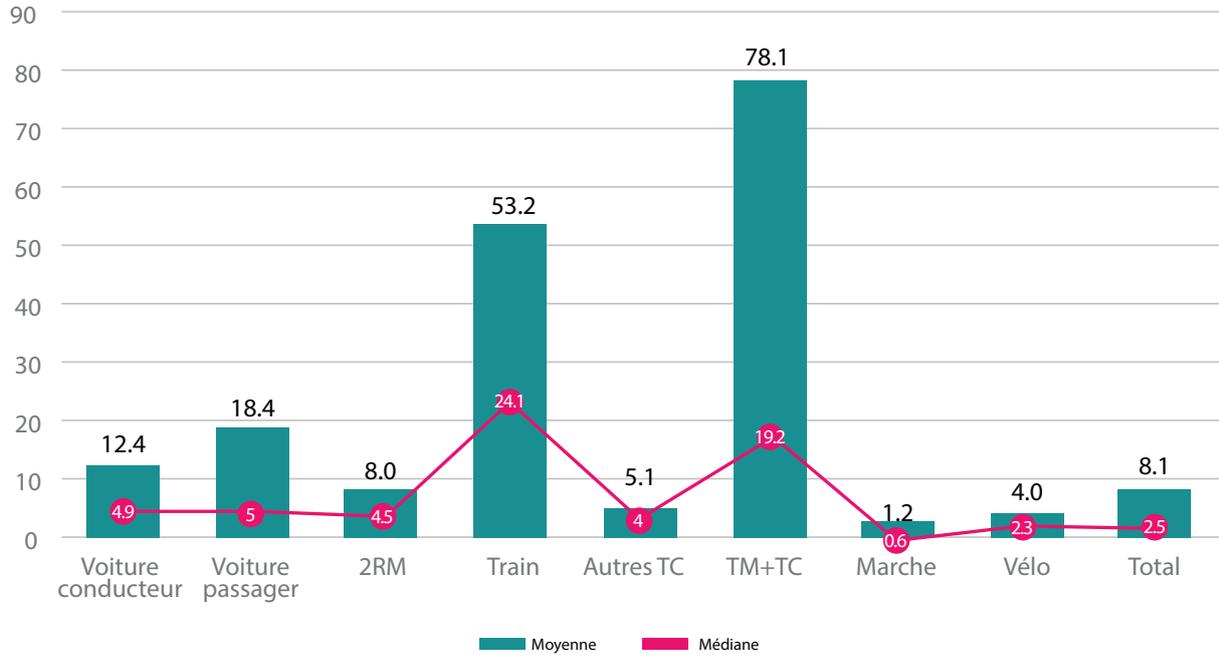
PARTS MODALES (DU LUNDI AU DIMANCHE)

PAR CLASSE DE DISTANCE



Alors que 87% des déplacements de moins de 1 km sont fait à pied, les transports individuels sont les modes les plus représentés au-delà de 3 kilomètres. La part modale des transports collectifs est au maximum de 34% (entre 3 et 4 kilomètres).

DISTANCE PAR DÉPLACEMENT SELON LE MODE DE TRANSPORT – MRMT 2015

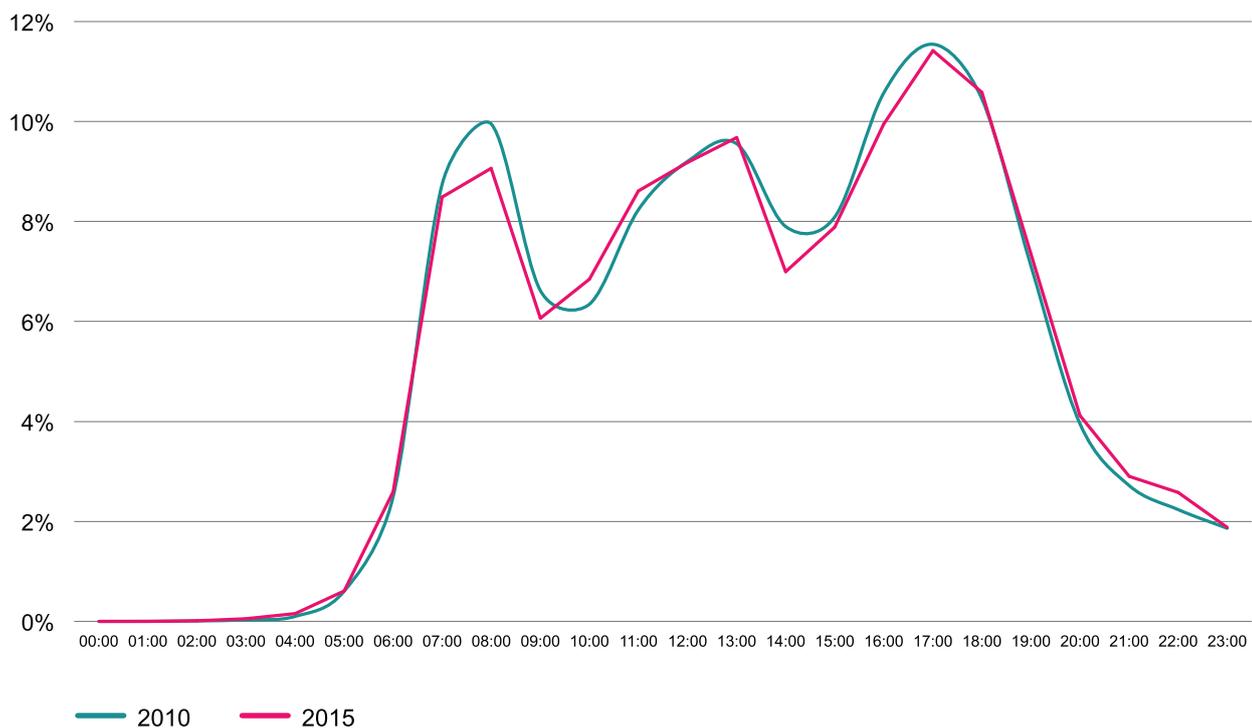


Les déplacements intermodaux TIM+TC ainsi que les déplacements effectués en train dépassent en moyenne 50 kilomètres. Les déplacements en voiture en tant que conducteur font en moyenne 12.4 kilomètres. Les déplacements à vélo, moto ou en transport collectifs urbains (bus et trams) font en moyenne entre 4 et 8 kilomètres.

(source : OCT/OCSTAT - MRMT 2015)

RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS (DU LUNDI AU VENDREDI)

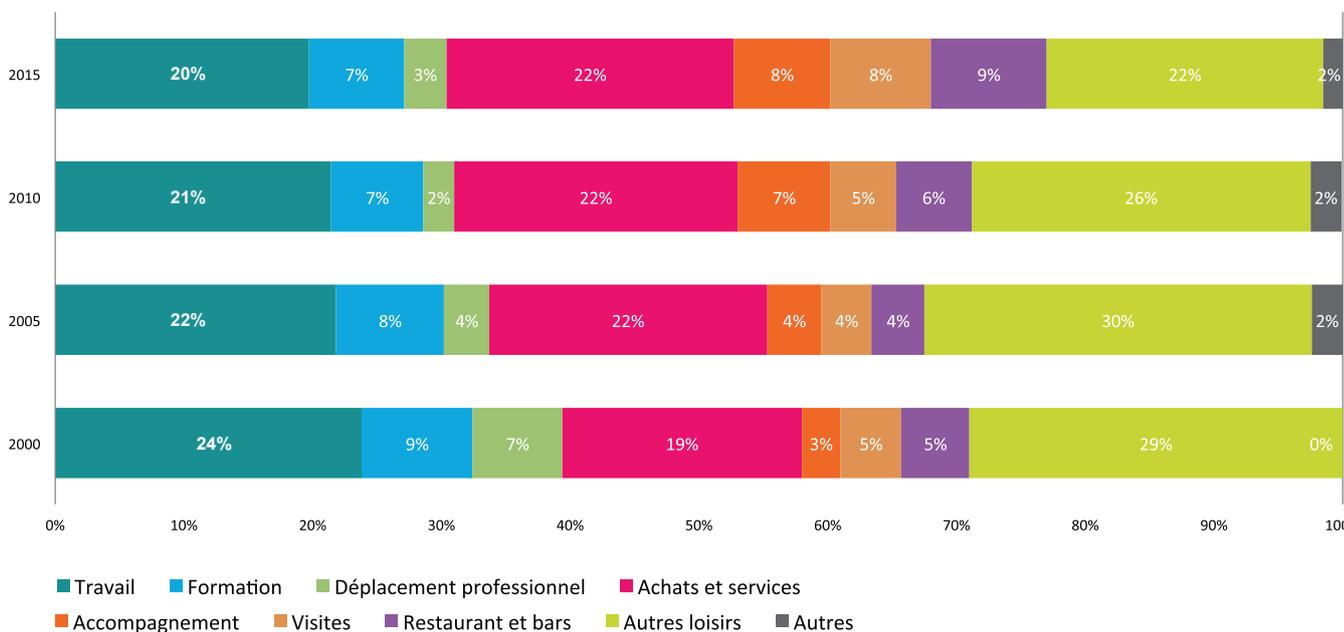
TEMPORALITÉS DES DÉPLACEMENTS – GE 2010-2015



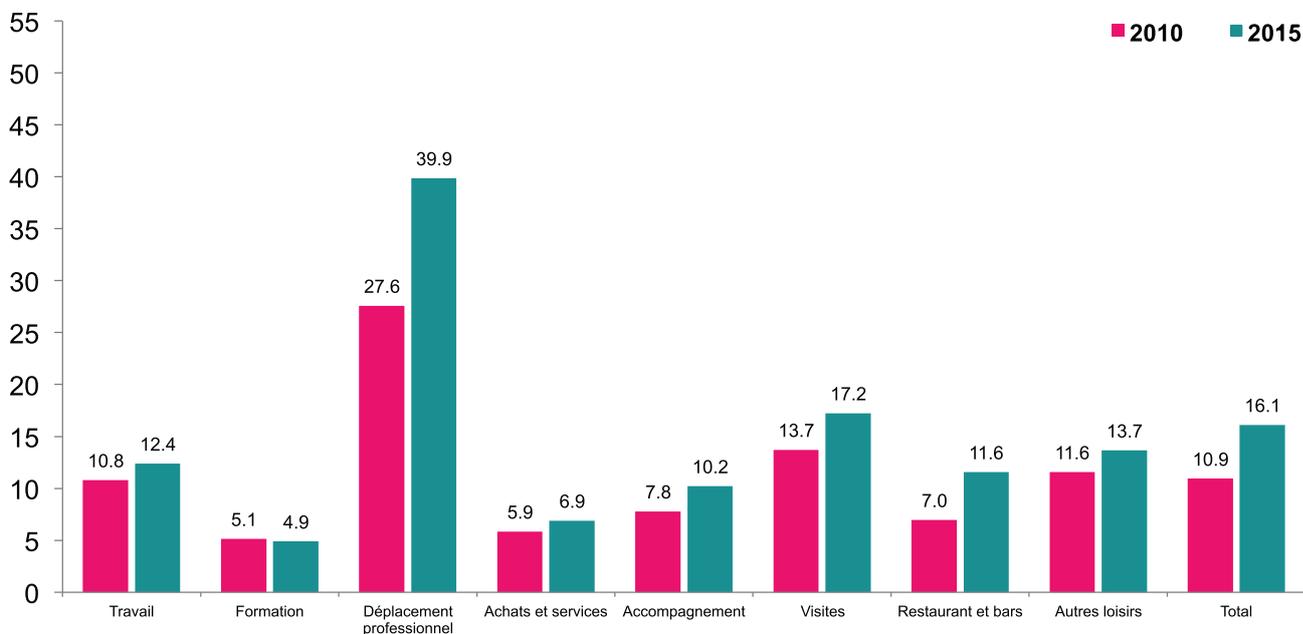
Du lundi au vendredi, les déplacements se concentrent sur 3 périodes de pointes: le matin entre 7h et 9h (17.6% des déplacements), en mi-journée (18.9% des déplacements) entre 12h et 14h et le soir entre 17h et 19h (22% des déplacements).

LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT (DU LUNDI AU DIMANCHE)

↳ MOTIFS (EN % DES DÉPLACEMENTS)



↳ DISTANCE MOYENNE PAR DÉPLACEMENT SELON LES MOTIFS (2010-2015)

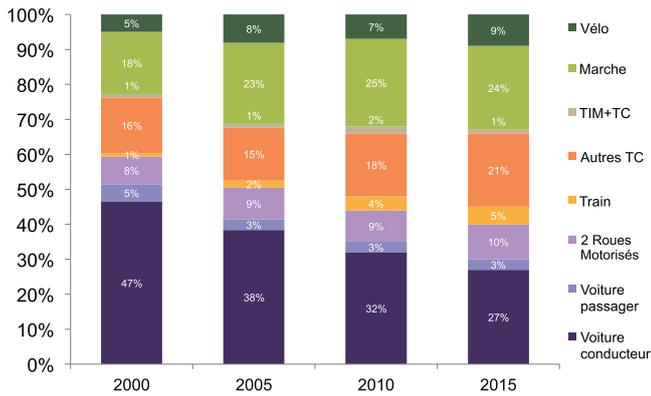


Les observations confirment que les loisirs représentent la première source de motivation des déplacements. Ces derniers comprennent les déplacements pour des visites, restaurants et bars ainsi que les autres loisirs. Globalement la répartition des motifs demeure stable avec une faible réduction de la part du travail et de la formation, au profit d'une faible croissance de la proportion des déplacements liés aux achats et aux sorties. La distance moyenne par déplacement varie fortement, variant en 2015 entre 4.9 pour la formation à près de 40 kilomètres pour les déplacements professionnels.

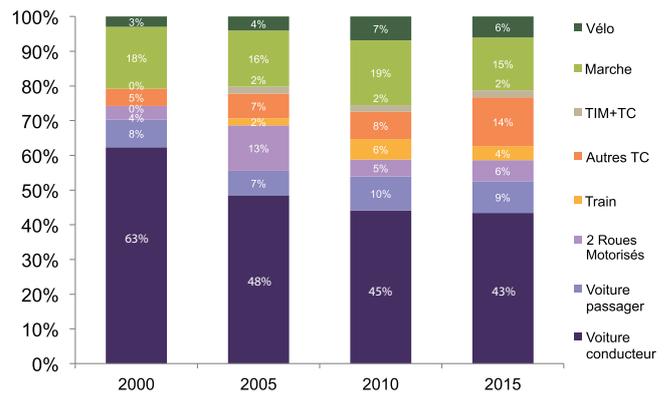
(source : OCT/OCSTAT - MRMT 2000, 2005, 2010, 2015)

RÉPARTITIONS MODALES PAR MOTIFS DE DÉPLACEMENT

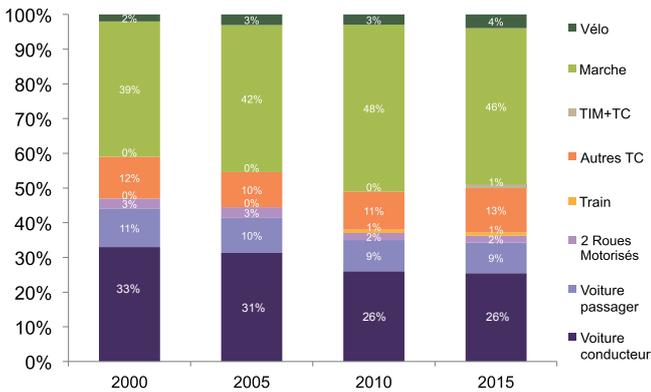
↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS
MOTIF TRAVAIL



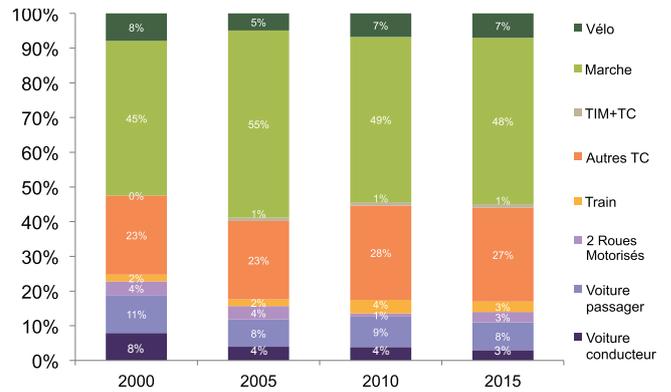
↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS
MOTIF DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS



↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS
MOTIF ACHATS ET SERVICES

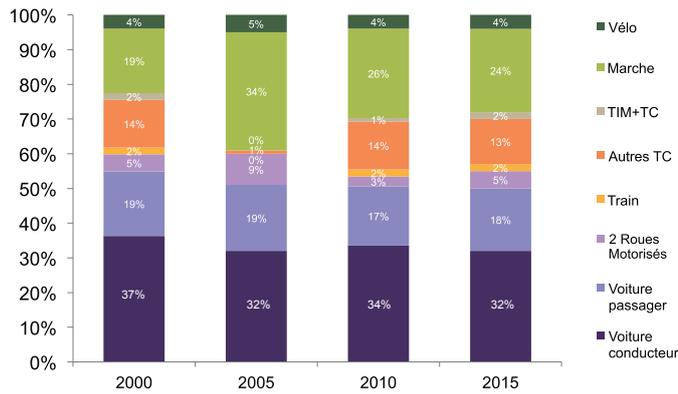


↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS
MOTIF FORMATION

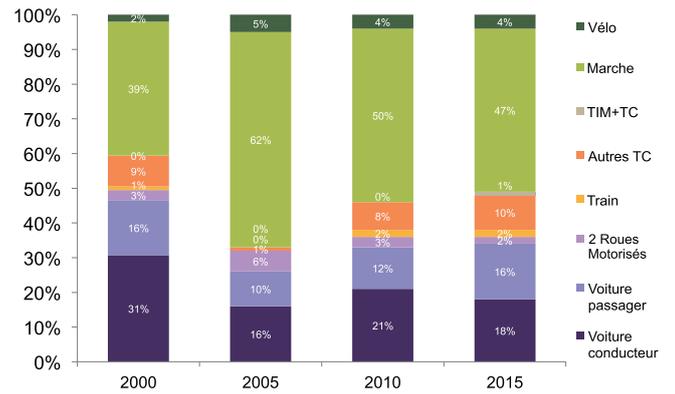


RÉPARTITIONS MODALES PAR MOTIFS DE DÉPLACEMENT

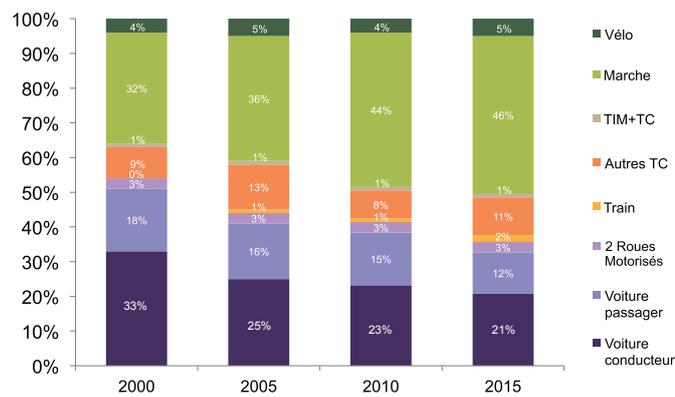
↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS MOTIF VISITES



↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS MOTIF RESTAURANTS ET BARS



↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS MOTIF AUTRES LOISIRS

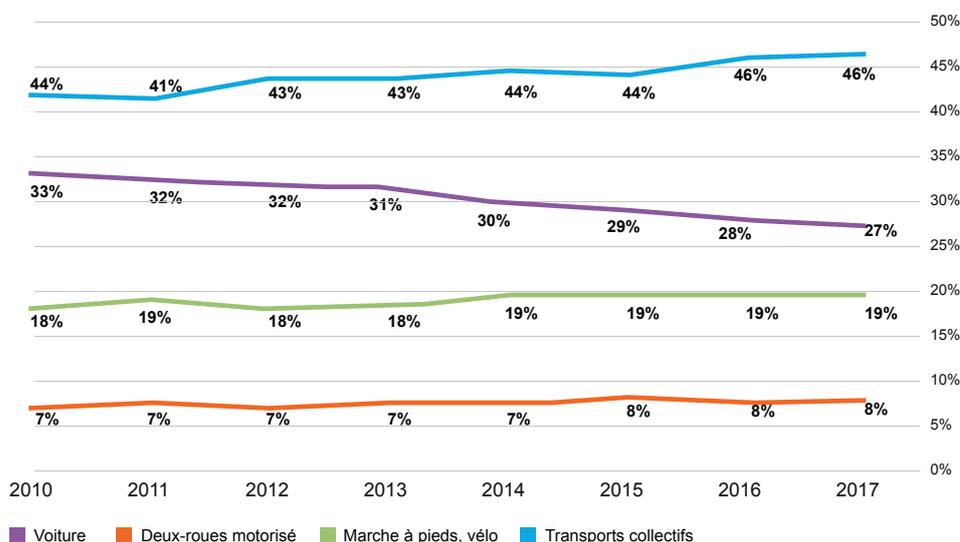
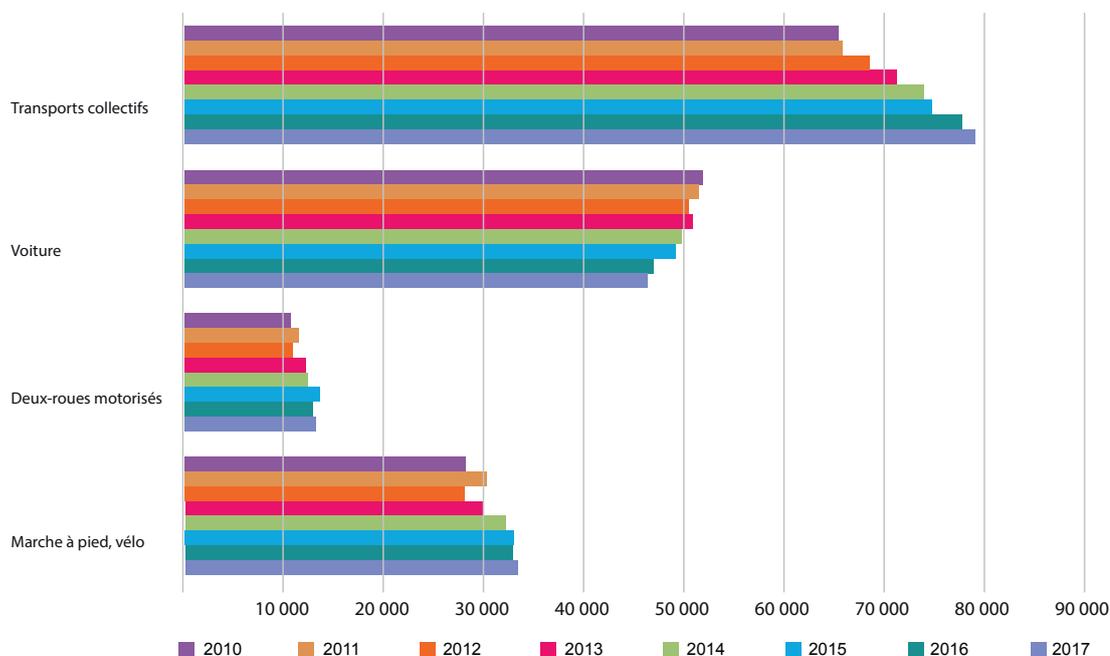


Depuis l'an 2000, on assiste à une forte décroissance de l'utilisation de la voiture dans les déplacements passant dans son ensemble de 18% pour se rendre dans les restaurants et dans les bars à 43% pour les déplacements professionnels. Les modes doux (marche et vélo) prédominent pour les achats et services, la formation et les loisirs en général.

(source : OCT/OCSTAT - MRMT 2000, 2005, 2010 , 2015)

LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES INTRACANTONAUX (*)

↳ PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉ POUR SE RENDRE À SON TRAVAIL – PENDULAIRES INTERCANTONAUX (*) – ÉVOLUTION 2010-2017



On comptait en 2017 172'000 pendulaires internes au canton de Genève soit 15'000 de plus qu'en 2010. 46% d'entre eux se rendent la plupart du temps en transports collectifs, 27% en voiture, 19% en modes doux et 8% en deux-roues motorisés. On constate un net report de la voiture (-6 points) vers les TC (+5 points) depuis 2010.

(*) déplacements des personnes habitant et travaillant dans le canton de Genève.

(Source: Office fédéral de la statistique / Office cantonal de la statistique - Relevé structurel 2013-2017)

LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES

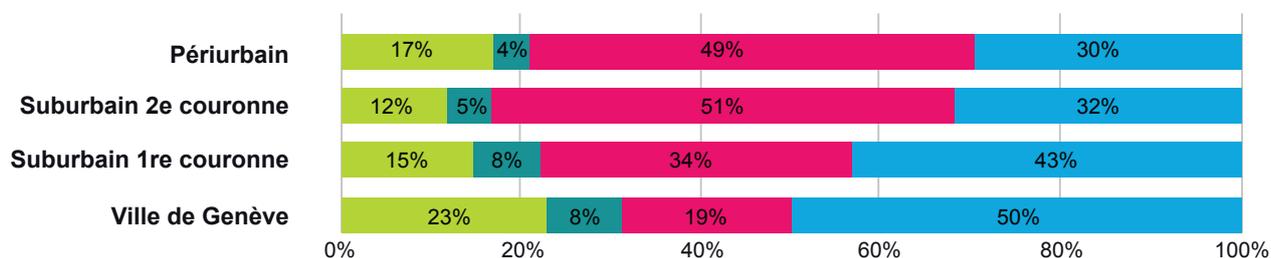
ORIGINE/DESTINATION DES FLUX DOMICILE – TRAVAIL

Destination	Origine					Total
	Commune centre	Suburbain 1 ^{ère} couronne	Suburbain 2 ^{ème} couronne	Périurbain	Autres cantons	
Commune centre	45'266	23'926	16'151	8'928	15'749	110'020
Suburbain 1 ^{ère} couronne	14'838	15'742	8'894	3'633	6'276	49'383
Suburbain 2 ^{ème} couronne	7'035	6'909	8'049	2'185	4'823	29'001
Périurbain	2'131	1'344	1'164	2'687	709	8'035
Autres cantons	4'153	2'245	1'870	1'008		9'276
Total	69'270	50'166	36'128	18'441	27'558	

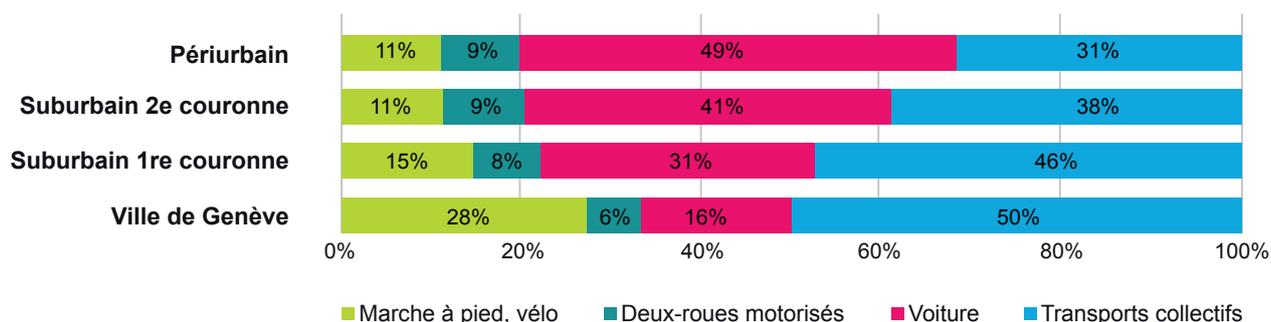
La Ville de Genève attire 56% des flux pendulaires alors qu'elle ne génère que 35% de ces derniers. Les flux totalement externes au canton ne sont pas comptabilisés.

PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉ SELON LA COMMUNE DU DOMICILE ET DU LIEU DE TRAVAIL

SELON LA COMMUNE DE DESTINATION (TRAVAIL)



SELON LA COMMUNE D'ORIGINE (DOMICILE)



Le typologie du lieu de résidence, tout comme celle du lieu de travail a une très forte influence sur le choix du mode de transport. Alors que moins de 20% des actifs résidant ou travaillant en Ville de Genève utilisent la plupart du temps la voiture pour se rendre au travail, près de la moitié optent pour ce mode de transport lorsqu'ils travaillent ou habitent dans les communes périurbaines.

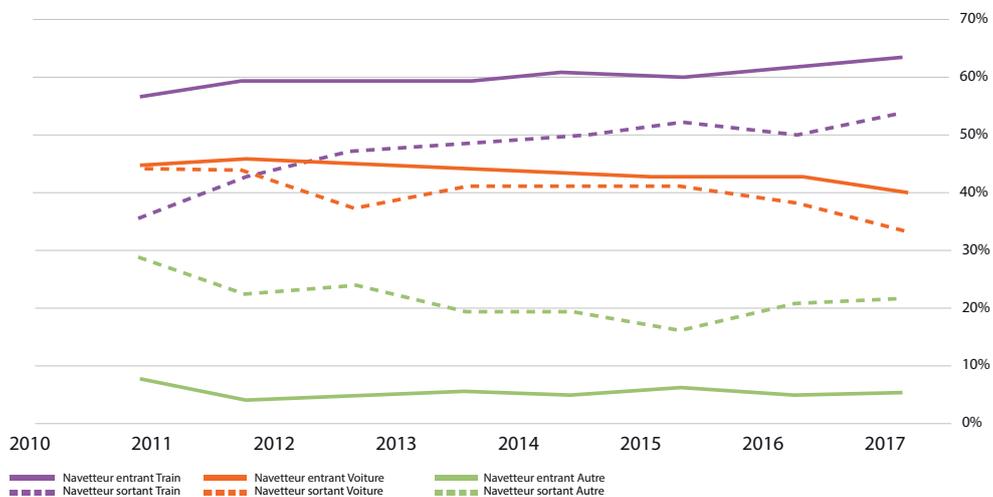
(Source: Office fédéral de la statistique / Office cantonal de la statistique - Relevé structurel 2013-2017)

LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES DEPUIS LE RESTE DE LA SUISSE

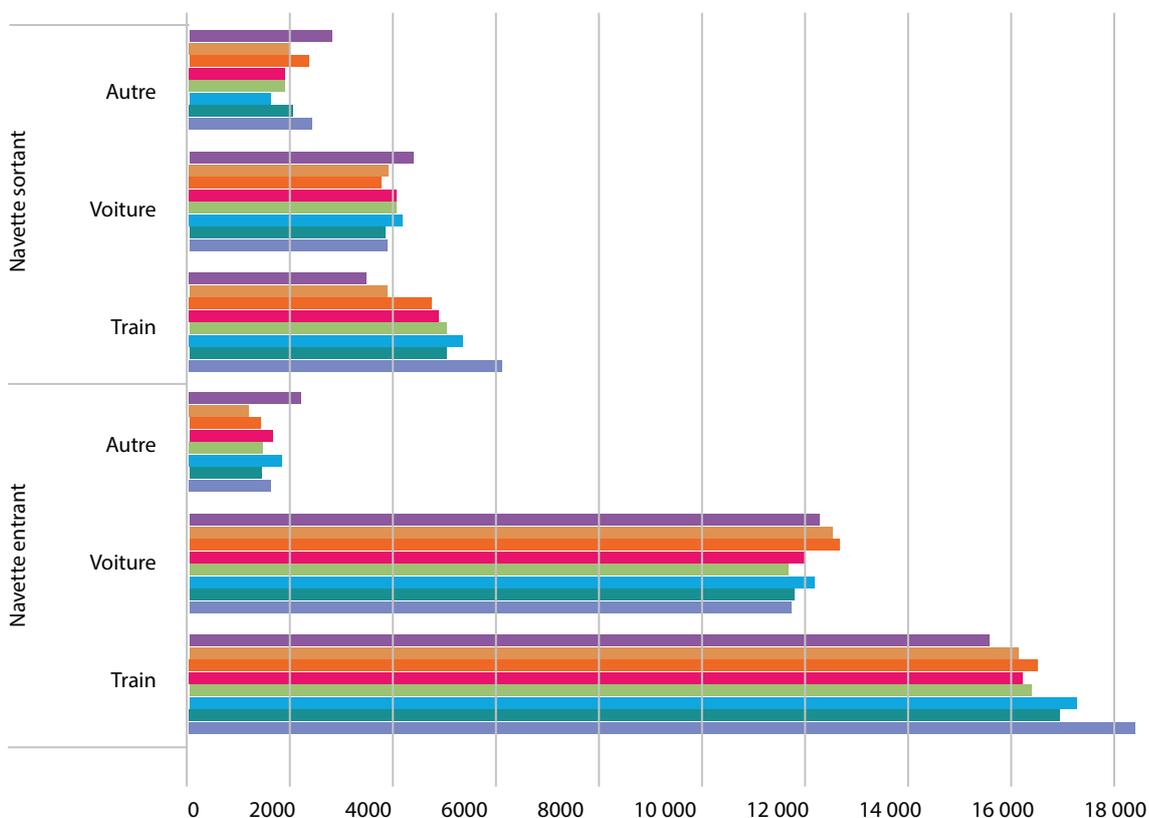
2017					
	Train	Voiture	Autre	Total	
Pendulaires entrants	District de Nyon	7'207	7'875	518	15'600
	Autres districts vaudois	8'957	2'603	411	11'971
	Reste de la Suisse	2'248	1'305	826	4'379
	Total	18'412	11'783	1'755	31'950
Pendulaires sortants	District de Nyon	1'333	1'633	306	3'272
	Autres districts vaudois	3'657	1'430	670	5'757
	Reste de la Suisse	1'233	911	1'566	3'710
	Total	6'223	3'974	2'542	12'739

On comptait en 2017 près de 32'000 navetteurs travaillant dans le canton de Genève et résidant ailleurs en Suisse et près de 13'000 résidents genevois travaillant ailleurs en Suisse.

PENDAULAIRES ENTRANT ET SORTANT DU CANTON GENÈVE ÉVOLUTION 2010-2017



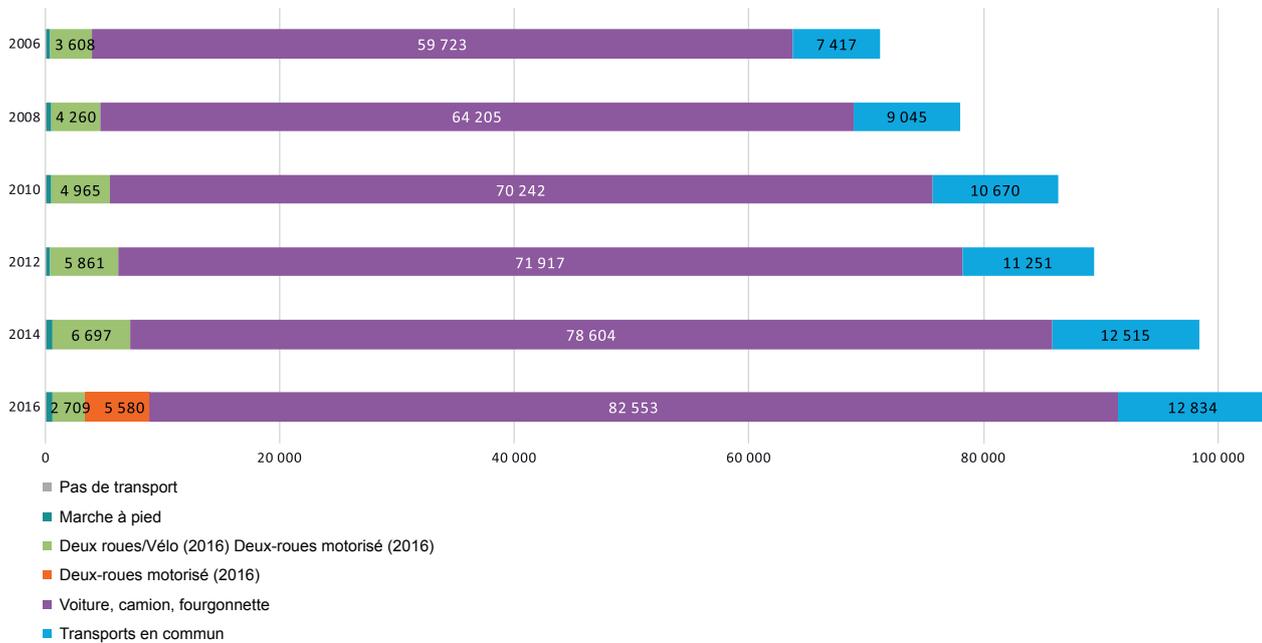
La part des pendulaires utilisant la voiture pour se rendre au travail a chuté, particulièrement pour les pendulaires sortants (-10 points depuis 2010) au profit du train.



(source : Office fédéral de la statistique / Office cantonal de la statistique - Relevé structurel 2017)

LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES – RESIDENTS FRANÇAIS

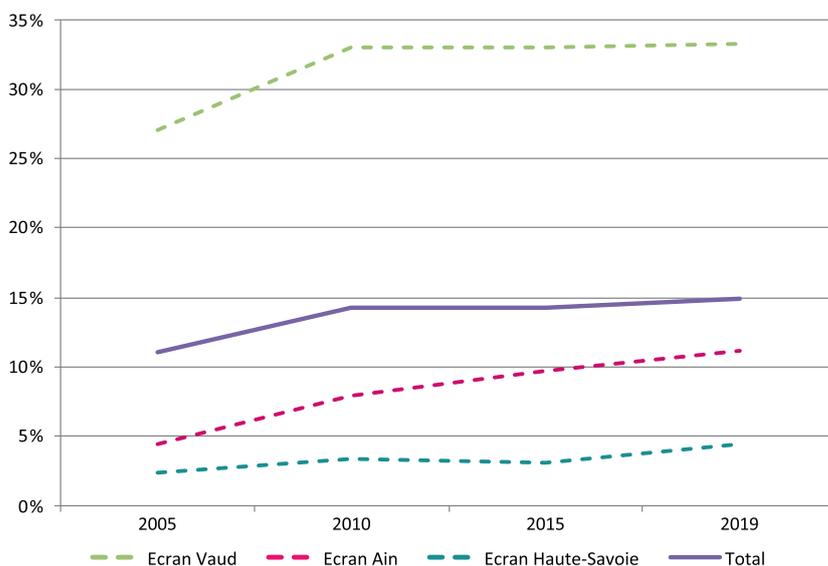
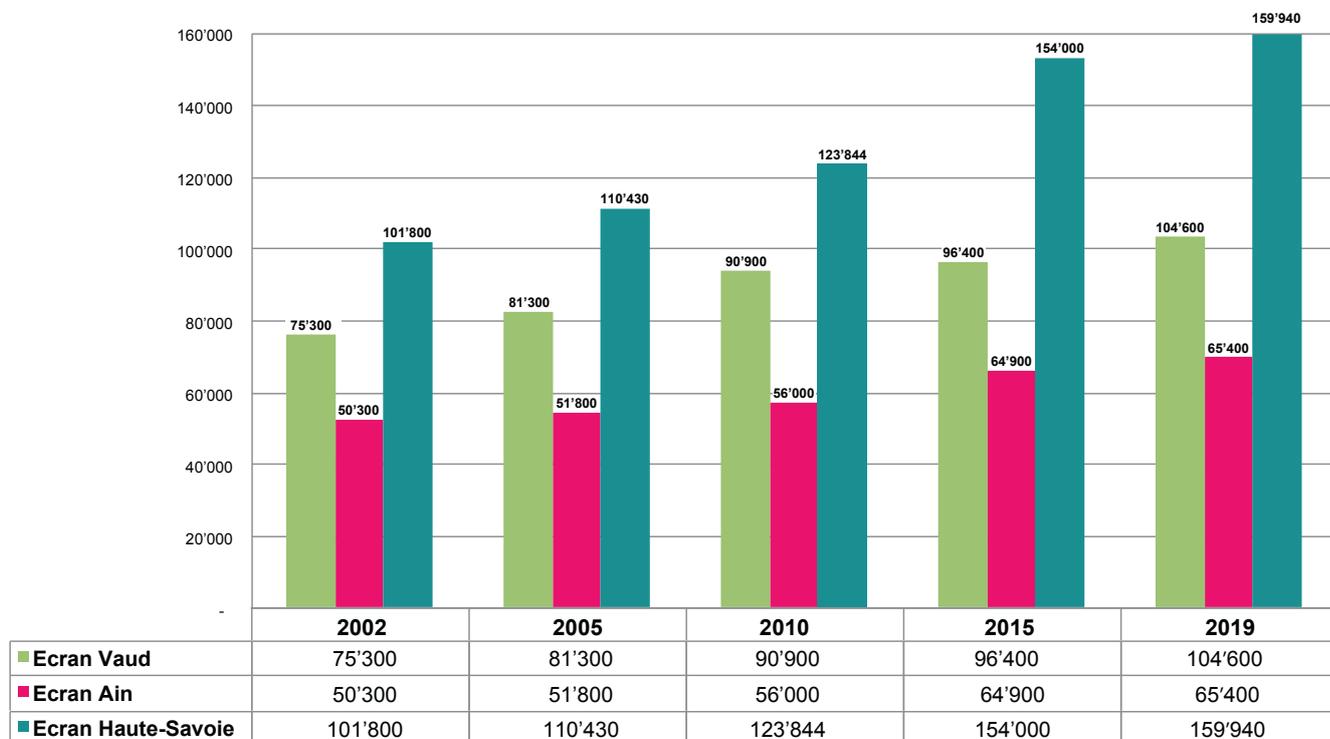
PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉ POUR SE RENDRE POUR LES ACTIFS RÉSIDENTS EN FRANCE ET TRAVAILLANT DANS LE CANTON DE GENÈVE DE 2006 À 2016



La majorité des actifs habitant en France et travaillant dans le canton de Genève continuent à venir en voiture sur leur lieu de travail. Fin 2016 seuls 12% des déplacements qui sont réalisés en transports collectifs, cette proportion étant stable depuis 2008. Le nombre d'actifs se rendant au travail en voiture continue à progresser, de 60'000 en 2008 à 83'000 en 2016.

FLUX AUX FRONTIÈRES CANTONALES

FLUX AUX FRONTIÈRES CANTONALES (ENTRÉE DANS LE CANTON), SUR UN JOUR OUVRÉ



En 2019, on estime à près de 330'000 le nombre de personnes entrant dans le canton de Genève (soit presque 660'000 dans les deux sens). Globalement la part modale des transports collectifs est de 15% (avant mise en service du Léman Express); cette dernière est néanmoins très hétérogène et s'échelonne entre 4% dans les échanges avec la Haute-Savoie et 33% avec le canton de Vaud. Ces statistiques ne tiennent pas compte des déplacements en modes doux à l'exception de la voie verte.

(source : OCT, 2020)

CHAPITRE 3

PARC DE VÉHICULES

Nombre de véhicules par type	48
Évolution du taux de motorisation en voitures de tourisme selon le découpage géographique et typologique	49
Évolution du taux de motorisation en deux-roues motorisés	50
Équipement en voiture de tourisme et en motocycles : comparaison entre villes Suisses	51
Équipement en voitures de tourisme et en motocycles : comparaison entre villes suisses	52
Autopartage de véhicules	53

NOMBRE DE VÉHICULES PAR TYPE : ÉVOLUTION DEPUIS 1990

Parc de véhicules	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019	Var. 00-19
Voitures de tourisme	203'081	196'024	211'035	217'487	214'444	220'886	219'219	4%
Voitures de livraison	11'506	12'068	13'648	13'028	14'932	17'496	18'224	45%
Camions				2'346	1'782	2'023	1'551	
Cars, autobus	520	354	385	397	452	554	414	8%
Motocycles	17'852	21'823	27'919	36'844	44'537	51'791	56'958	104%
Motocycles légers	3'731	3'202	6'210	5'728	3'234	1'364	796	-87%
Taux de motorisation	535	495	517	496	469	458	433	-16%

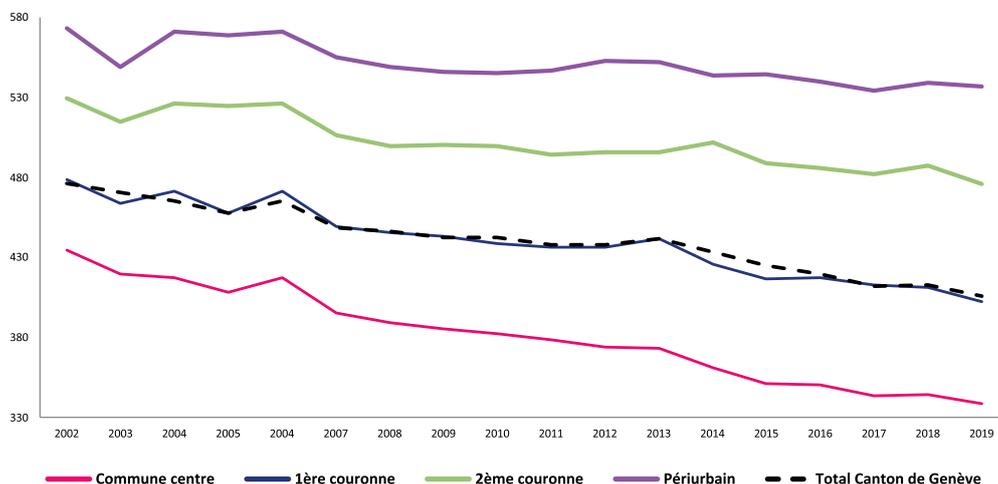
L'évolution du nombre de voitures de tourisme sur le canton a connu une progression jusqu'en 2005. Depuis, il s'est stabilisé et une légère baisse a même été constatée entre 2015 et 2019.

Malgré la forte baisse du nombre de motocycles légers en circulation constatée depuis le début des années 2000, les immatriculations des deux-roues motorisés ont connu une forte progression. On compte aujourd'hui près de 58'000 motocycles et motocycles légers immatriculés dans le canton de Genève, soit un doublement de ce nombre en 20 ans.

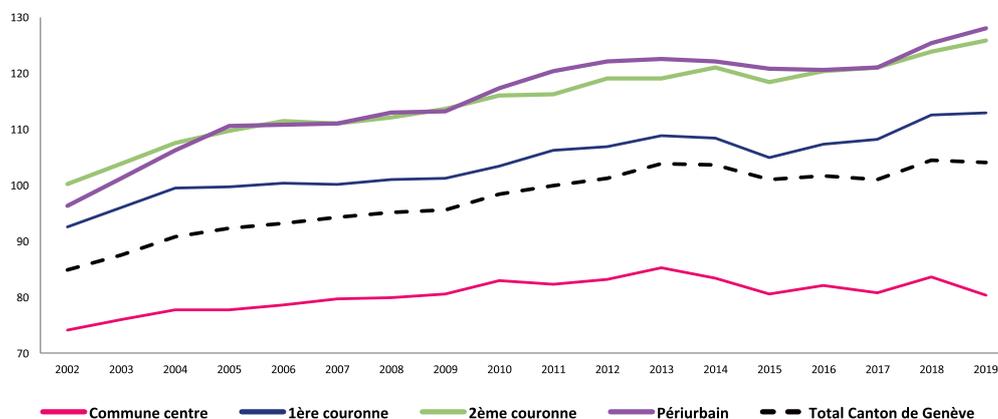
Le taux de motorisation est en baisse depuis l'an 2000 en passant de 517 voitures de tourisme par 1'000 habitants en 2000 à 433 en 2019.

ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION EN VOITURES DE TOURISME SELON LE DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE ET TYPOLOGIQUE

SELON LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE



SELON LE DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE



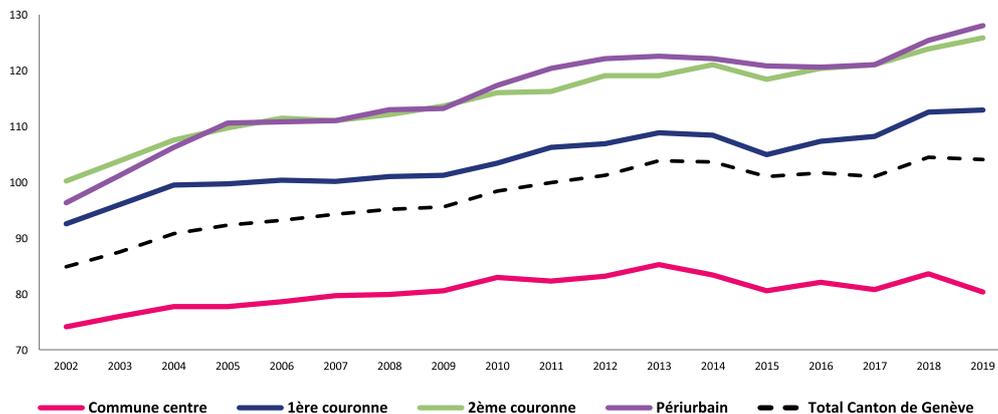
L'équipement des particuliers en voiture de tourisme a subi une baisse sur tous les types de territoire. Cette baisse est particulièrement importante en ville de Genève où le nombre de voitures de tourisme en circulation par 1000 habitants est passé de 435 en 2002 à 339 en 2019.

Malgré une baisse de la motorisation dans les secteurs périurbains, l'écart de taux de motorisation entre les habitants de la ville de Genève et la périphérie reste très important. On compte en 2019 302 véhicules de plus pour 1'000 habitants du Mandement par rapport à la ville de Genève.

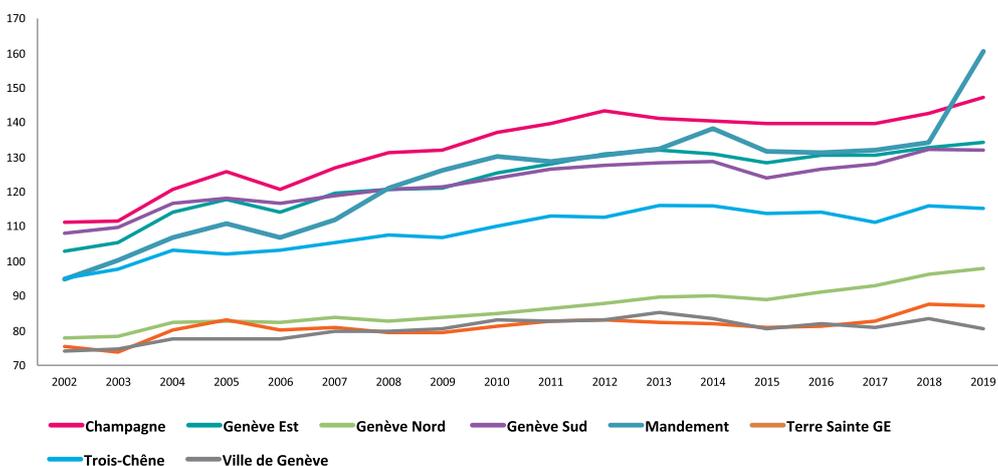
(source : Office cantonal des véhicules, 2002-2019)

ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION EN DEUX-ROUES MOTORISÉS SELON LE DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE ET TYPOLOGIQUE

SELON LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE



SELON LE DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE



L'équipement des particuliers en deux-roues motorisés (comprenant à la fois les motos et les scooters) a connu au cours des dix dernières années une augmentation sur tous les types de territoire même si l'on observe une stabilisation depuis 2013. Cette augmentation est particulièrement importante en deuxième couronne ainsi que sur les communes périurbaines où le nombre de deux-roues motorisés en circulation par 1000 habitants est passé de 96 en 2002 à 128 en 2019. L'équipement des habitants de la ville de Genève en deux-roues motorisés est plus faible (80 motos ou scooters pour 1000 habitant).

ÉQUIPEMENT EN VOITURES DE TOURISME ET EN MOTOCYCLES : COMPARAISON ENTRE VILLES SUISSES

↘ TAUX DE MOTORISATION (VOITURES/1000 HABITANTS)

	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2018
Bâle	344	343	336	351	347	334	332
Berne	434	446	409	396	388	384	391
Genève	465	441	404	397	385	371	355
Lausanne	445	425	393	390	391	370	359
Zürich	427	457	373	363	359	351	338

↘ ÉQUIPEMENT EN DEUX-ROUES MOTORISÉS (2RM/1000 HABITANTS)

	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2018
Bâle	44	45	44	46	46	47	48
Berne	119	119	117	115	111	106	101
Genève	85	85	84	86	86	87	87
Lausanne	63	63	60	60	59	60	63
Zürich	57	57	57	57	57	58	59

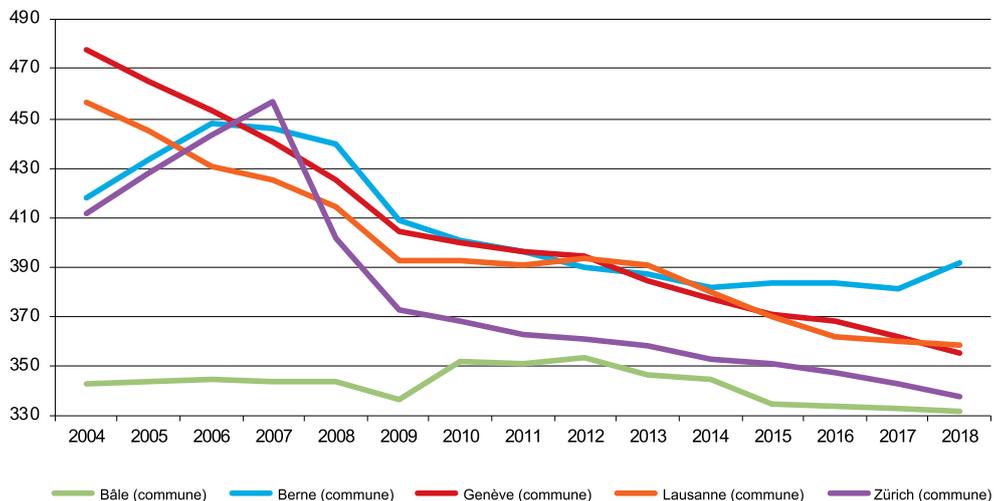
Avec 355 voitures de tourisme pour 1000 habitants en 2018, le taux de motorisation des Genevois est similaire à celui observé à Lausanne mais plus élevé qu'à Bâle et Zurich. Cependant l'écart a tendance à diminuer avec les villes suisses-alsémaniques. Depuis 2007 le taux de motorisation est en baisse dans toutes les villes suisses mais c'est à Genève que cette baisse a été la plus marquée.

Concernant l'équipement en deux-roues motorisés (motos et scooters), la ville de Genève se distingue nettement des autres villes principales suisse, à l'exception de Berne qui a un taux d'équipement plus élevé que Genève. Avec 87 deux-roues motorisés pour 1000 habitants, le taux est quasiment le double de celui observé à Bâle.

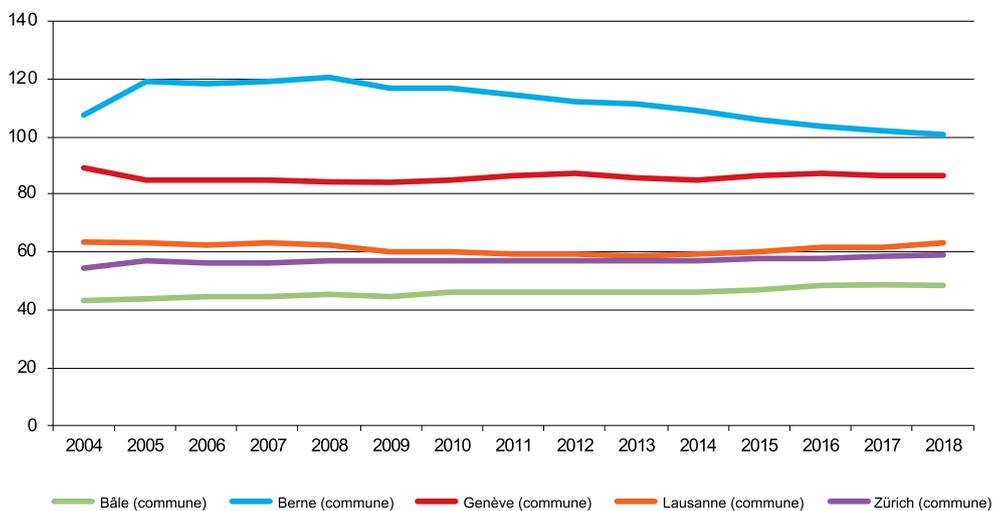
A noter que ces statistiques issues des données d'immatriculation diffèrent légèrement de celles affichées sur l'analyse genevoise, car elles sont basées sur le nombre de plaques et non sur le nombre de véhicule. Les statistiques fédérales (ci-dessus) intègrent également l'ensemble des véhicules avec plaques interchangeables (environ 7'000 véhicules "secondaires") ainsi que des véhicules immatriculés dans le cantons mais dont le détenteur est domicilié hors du canton de Genève (environ 15'000 occurrences).

ÉQUIPEMENT EN VOITURES DE TOURISME ET EN MOTOCYCLES : COMPARAISON ENTRE VILLES SUISSES

TAUX DE MOTORISATION (VOITURES/1000 HAB.)

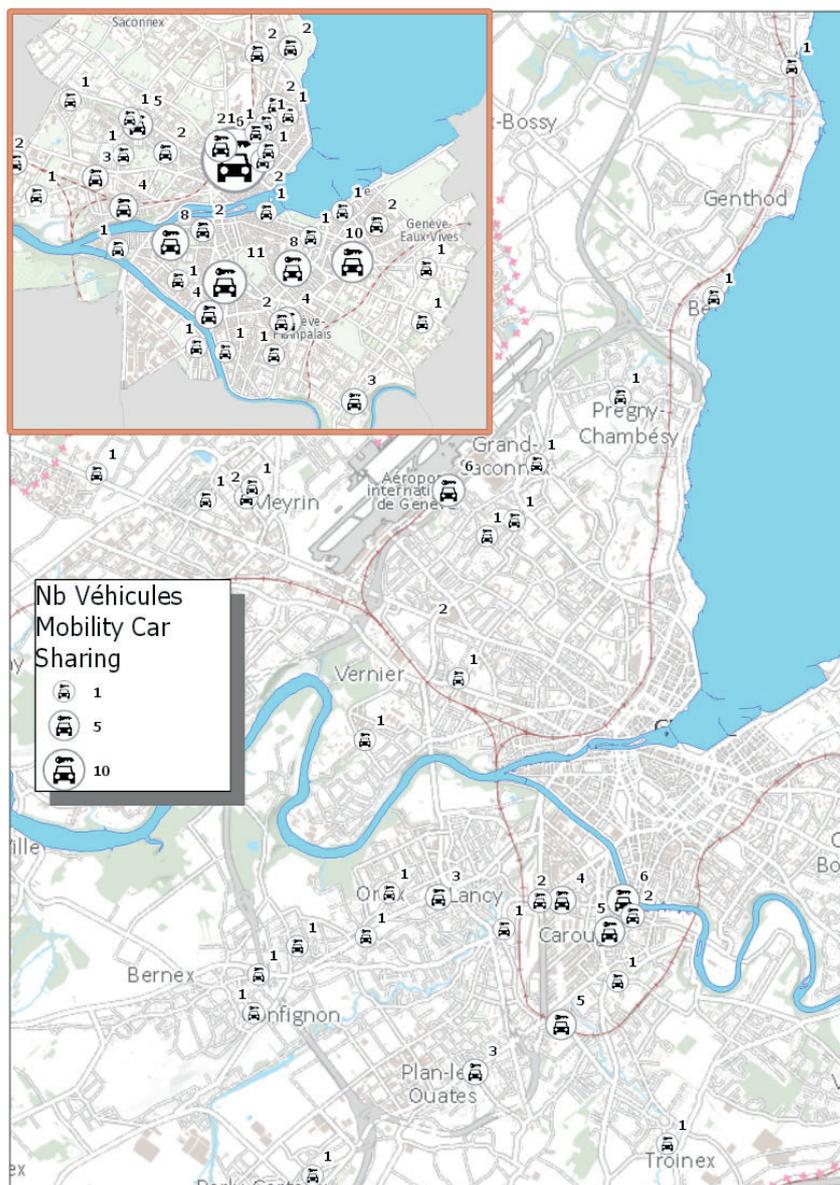


ÉQUIPEMENT EN 2RM (2RM/1000 HAB.)



AUTOPARTAGE DE VÉHICULES

Les solutions d'autopartage comme Mobility Car Sharing permettent de combiner et d'emprunter le bus, le train, le tram et l'automobile de façon simple pour utiliser l'automobile de manière judicieuse sur le principe de la location de l'automobile.



Le nombre d'utilisateurs de Mobility Car Sharing a plus que doublé depuis 2015. Toutefois, les statistiques intègrent depuis 2017 les utilisateurs "Click & Drive" qui est un nouveau service à l'attention d'utilisateurs occasionnels qui peuvent utiliser les services de la société sans être abonnés.

Année	Clients résidant à Genève	Nb de véhicules
2003	1'423	42
2005	1'794	72
2007	2'481	98
2009	3'671	134
2011	4'453	154
2013	5'224	182
2015	6'276	186
2017	9'325	195
2019	14'480	193

(source : Mobility Car Sharing, 2019)

CHAPITRE 4

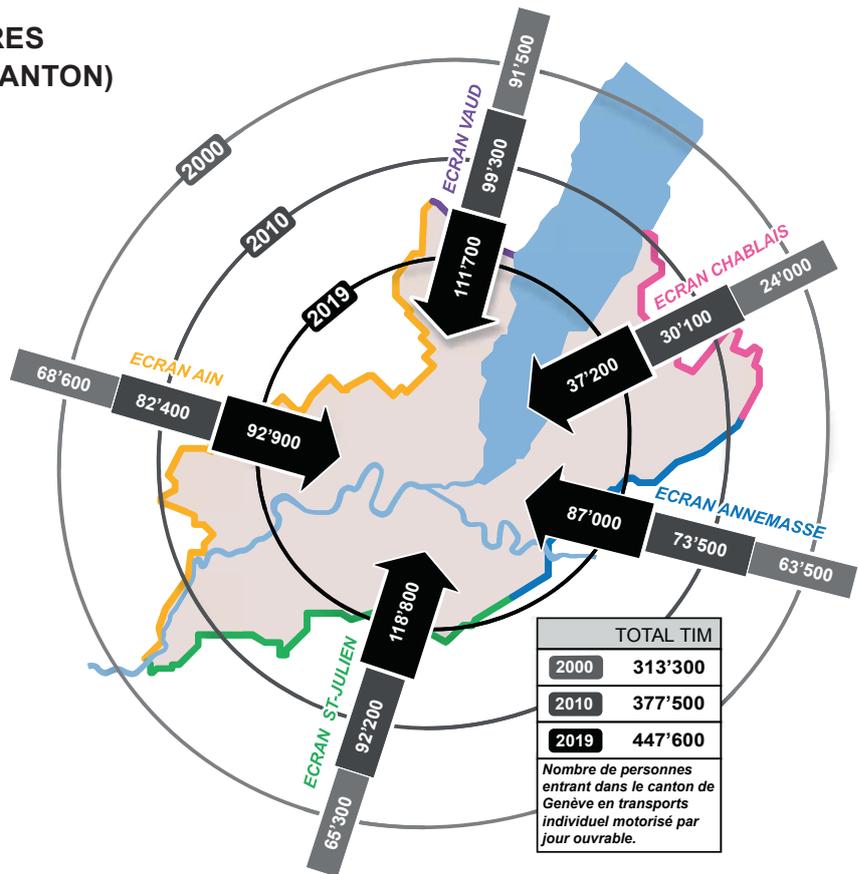
LE TRAFIC MOTORISÉ

Trafic motorisé aux frontières (entrée et sortie du canton)	56
Trafic sur les ponts du Rhône	57
Trafic sur les ponts de l'Arve	58
Variations horaires	59
Variations journalières	60
Comptages deux-roues motorisés	62
Plan de charges	64

TRAFIC MOTORISÉ AUX FRONTIÈRES (VÉHICULES ENTRANT DANS LE CANTON)

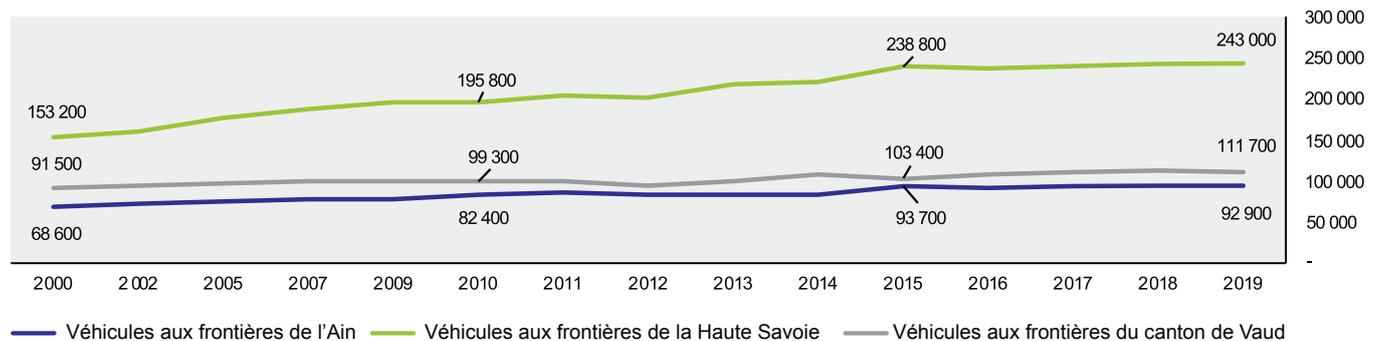
Le trafic motorisé aux frontières du canton continue de croître depuis le canton de Vaud ou la Haute-Savoie. Depuis l'Ain, en revanche, la tendance est plutôt à la stabilité. L'augmentation la plus importante est observée à l'écran Saint-Julien, notamment depuis l'ouverture de l'A41 Nord entre Annecy et Genève en 2008.

On remarque toutefois un tassement du trafic motorisé en provenance des écrans français depuis 2015.



TRAFIC MOTORISÉ AUX FRONTIÈRES (ENTRÉE ET SORTIE DU CANTON)

	2000	2005	2010	2015	2019	Évolution 2000-2019
Ecran Vaud	91'500	96'800	99'300	103'400	111'700	+22%
Ecran Ain	68'600	76'400	82'400	93'700	92'900	+35%
Ecran Saint-Julien	65'300	78'900	92'200	120'400	118'800	+82%
Ecran Annemasse	63'500	67'800	73'500	84'500	87'000	+37%
Ecran Chablais	24'400	28'800	30'100	33'900	37'200	+52%
Total	313'300	348'700	377'500	435'900	447'600	+43%



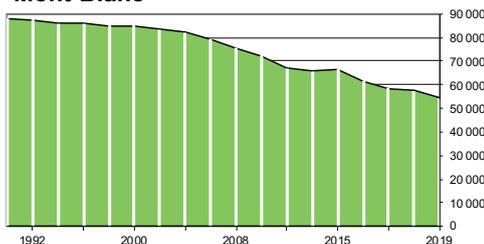
TRAFIC SUR LES PONTS DU RHÔNE

	2000	2019	Évolution 2000-2019
Mont-Blanc	84'900	54'200	-36%
Coulouvrenière	52'000	27'200	-48%
Sous-Terre	29'200	14'300	-51%
Total ville de Genève	176'100	107'000	-39%
Butin	53'200	54'000	2%
Autoroute	53'100	80'400	51%
Peney	8'400	16'500	96%
Verbois	1'600	2'700	69%
La Plaine	2'800	5'700	104%
Total extérieur ville	119'100	159'300	34%
TOTAL CANTON	295'200	266'300	-10%

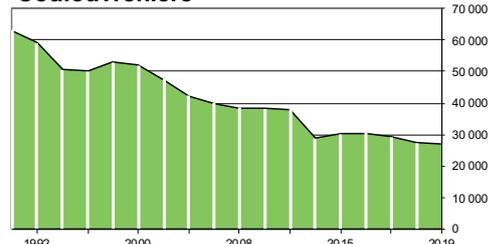
En 2019, le total du trafic en traversant le Rhône s'élève à plus de 266'300 véhicules par jour. Le trafic diminue sur tous les ponts situés en ville et augmente sur ceux à l'extérieur. L'autoroute absorbe près d'un tiers du trafic passant par les ponts du Rhône.

Note: Trafic d'un jour ouvré moyen (en véhicules par jour ouvré pour les deux directions).

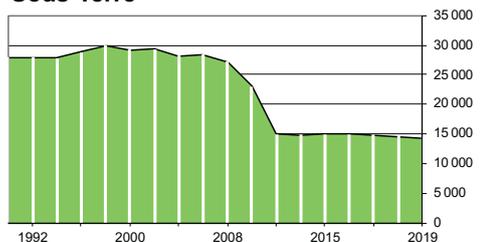
Mont-Blanc



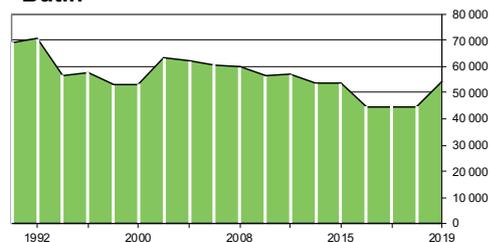
Coulouvrenière



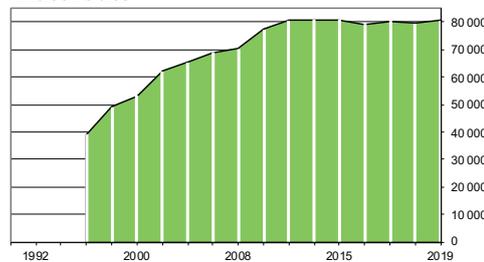
Sous-Terre



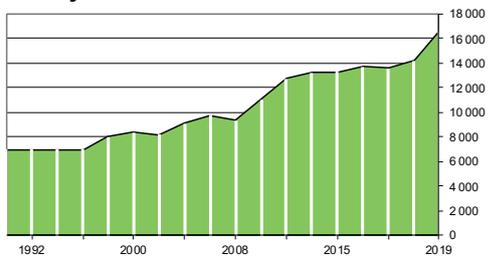
Butin



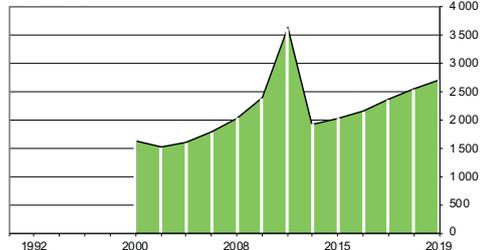
Autoroute



Peney



Verbois



La Plaine



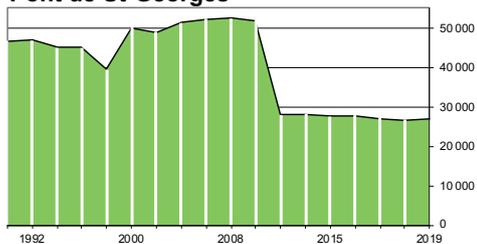
TRAFIC SUR LES PONTS DE L'ARVE

	2002	2019	Evolution 2002-2019
Acacias	36'500	28'800	-21%
Ecole-de-Médecine	8'600	4'000	-53%
St-Georges	49'000	26'900	-45%
Total ville de Genève	94'100	59'700	-37%
Carouge	7'900	7'500	-5%
Fontenette	16'600	12'200	-27%
Pont du Val d'Arve	23'400	21'900	-6%
Pont de Vessy	-	10'400	-
Pont de Sierne	22'000	25'800	17%
Total extérieur ville (a)	45'400	47'700	5%
TOTAL CANTON (a)	139'500	107'400	-23%

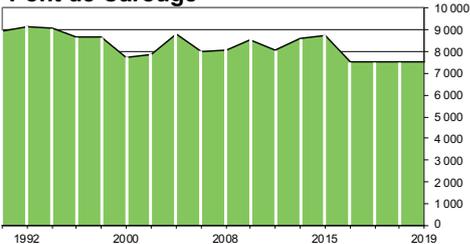
Le trafic a fortement diminué depuis le début du siècle sur tous les ponts de la Ville de Genève et est relativement stable à l'extérieur de la ville.

Note : Trafic d'un jour ouvrable moyen, en véhicules par jour, (a) Sans Pont de Vessy

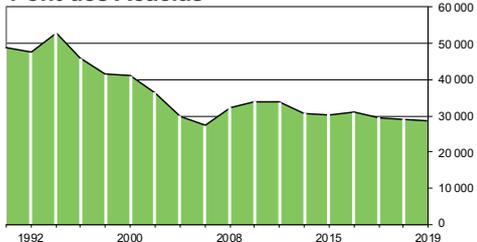
Pont de St-Georges



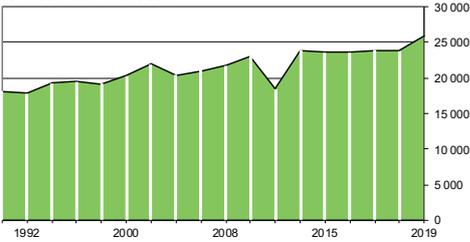
Pont de Carouge



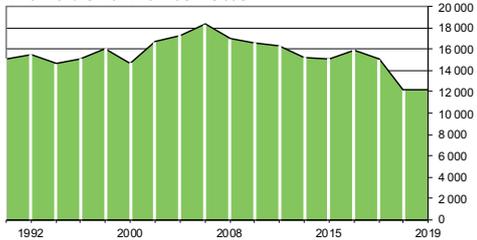
Pont des Acacias



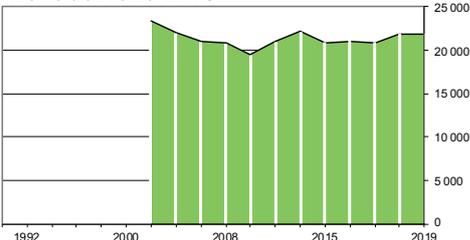
Pont de Sierne



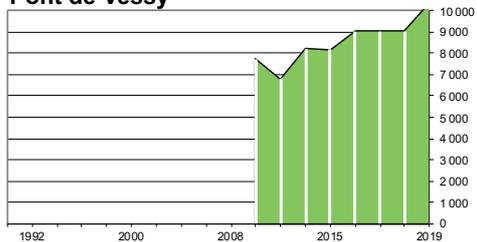
Pont de la Fontenette



Pont du Val d'Arve

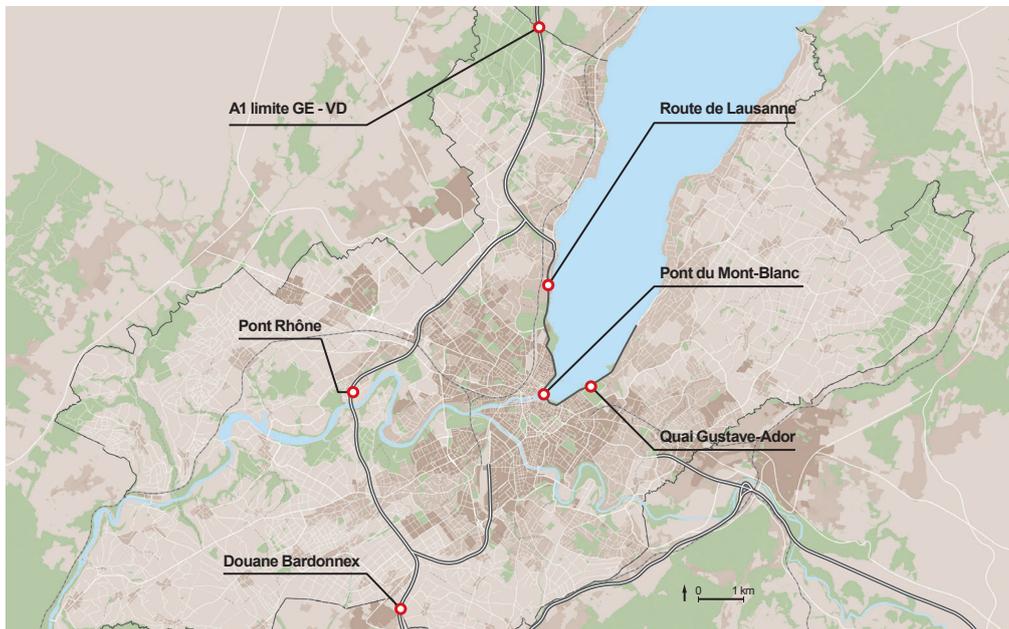


Pont de Vessy



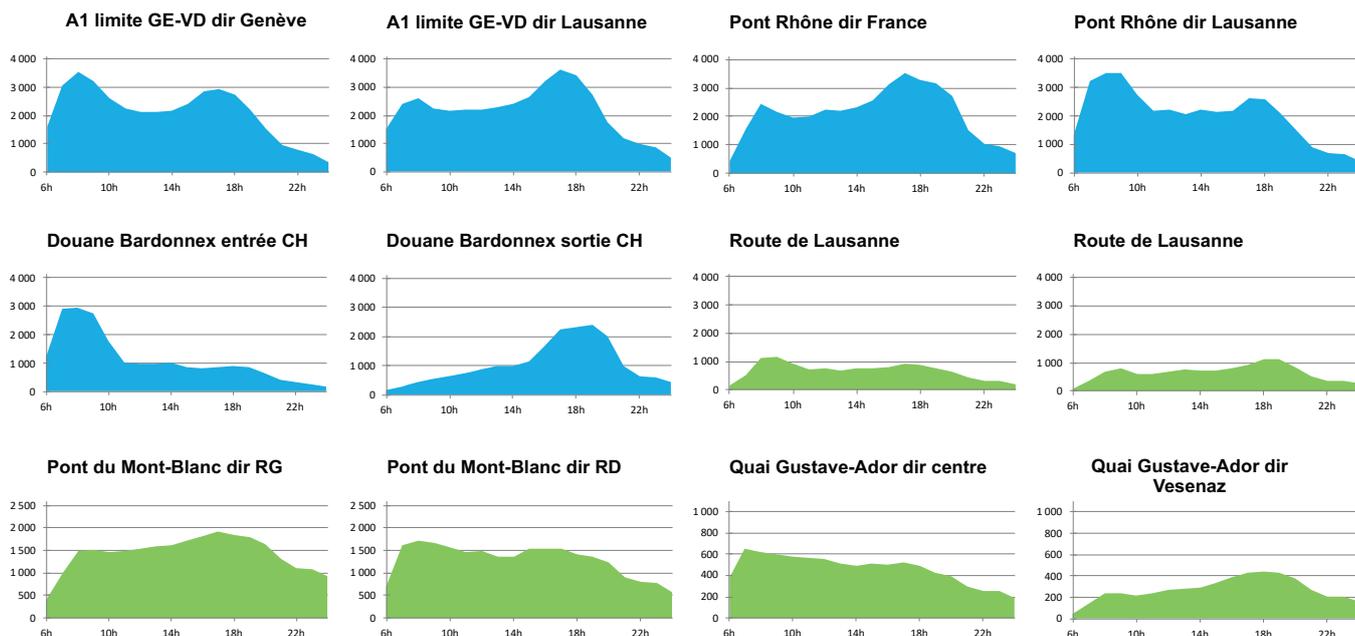
VARIATIONS HORAIRES (VALEURS 2019)

↳ L'AUTOROUTE ET LE GRAND "U LACUSTRE"



La répartition asymétriques des charges journalières montre qu'il existe un sens dominant selon les heures et la fonction des axes (route radiale, axe d'entrée / sortie, tangentiels, etc...). Pour chacun de ces types de routes, il existe un profil caractéristique du trafic journalier.

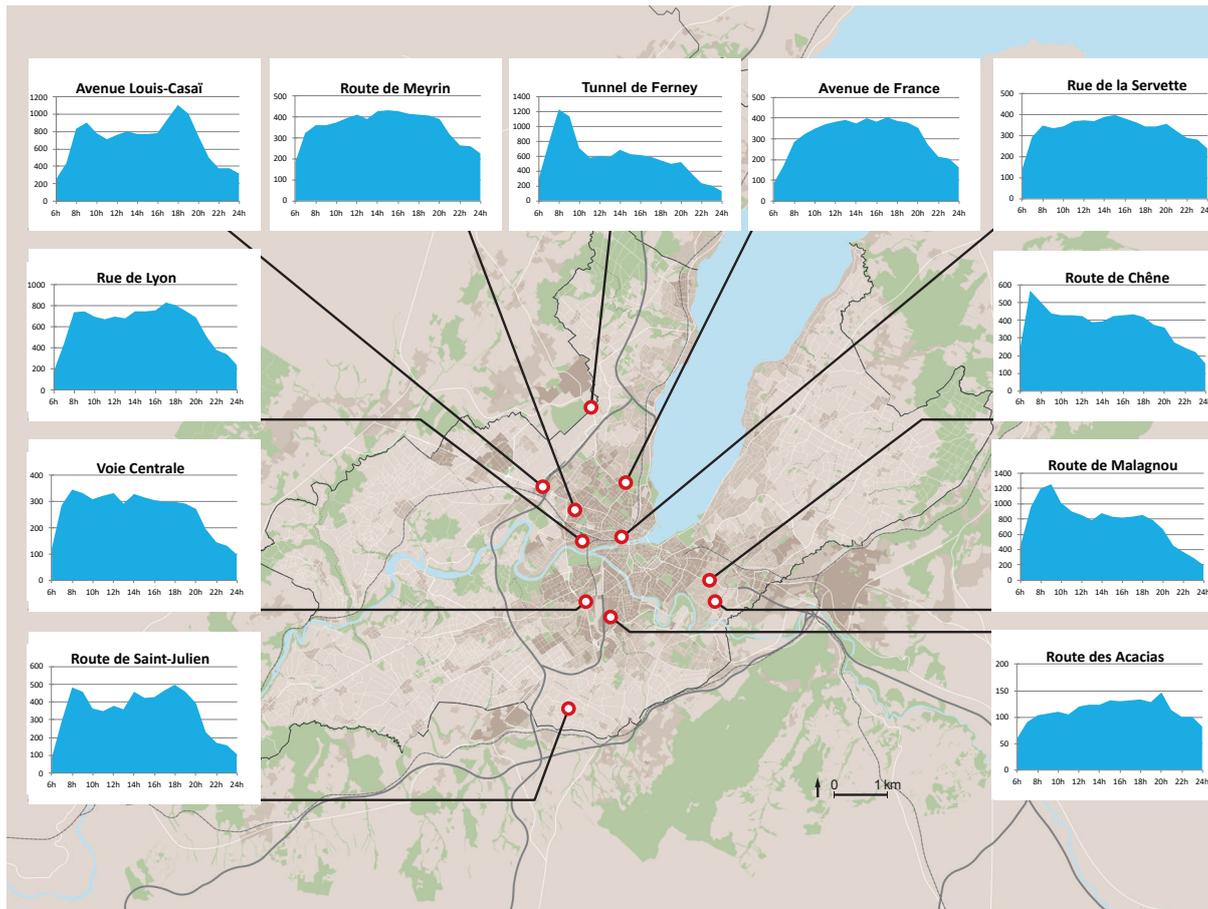
Le trafic sur les axes du grand "U lacustre" sont importants toute la journée et les pics des heures de pointe sont moins marqués que sur l'autoroute.



VARIATIONS JOURNALIÈRES (VALEURS 2019)

▾ LES PÉNÉTRANTES URBAINES – SENS ENTRÉE DE VILLE

Selon le type de pôle que les pénétrantes relient avec le centre-ville (emplois importants - AIG, par exemple - communes à faible densité d'emplois), ces axes sont caractérisés par des flux importants aux heures de pointe du matin et du soir, ou par un flux entrant maximum à l'heure de pointe du matin (tunnel de Ferney), ou encore par un flux quasi uniforme tout au long de la journée.

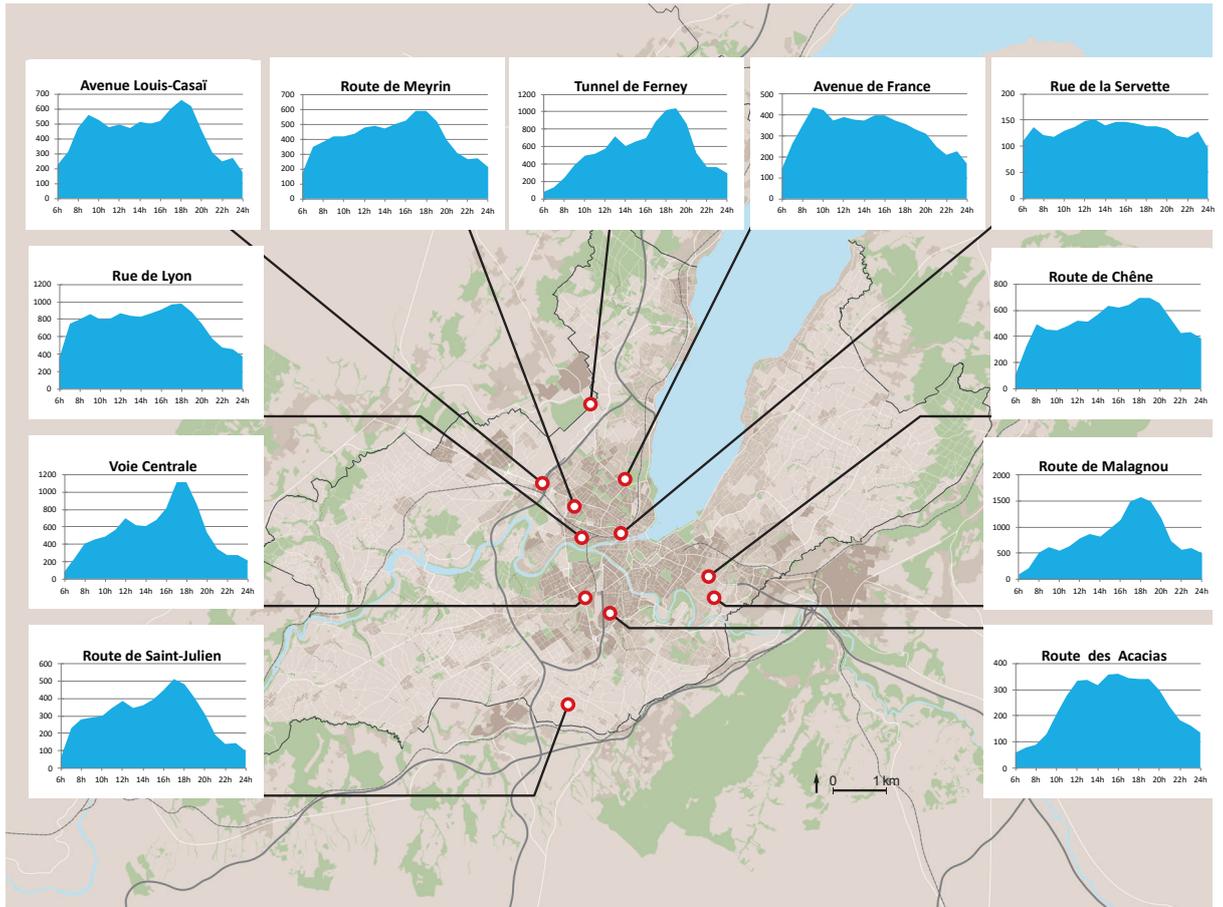


VARIATIONS JOURNALIÈRES (VALEURS 2019)

↳ LES PÉNÉTRANTES URBAINES – SENS SORTIE DE VILLE

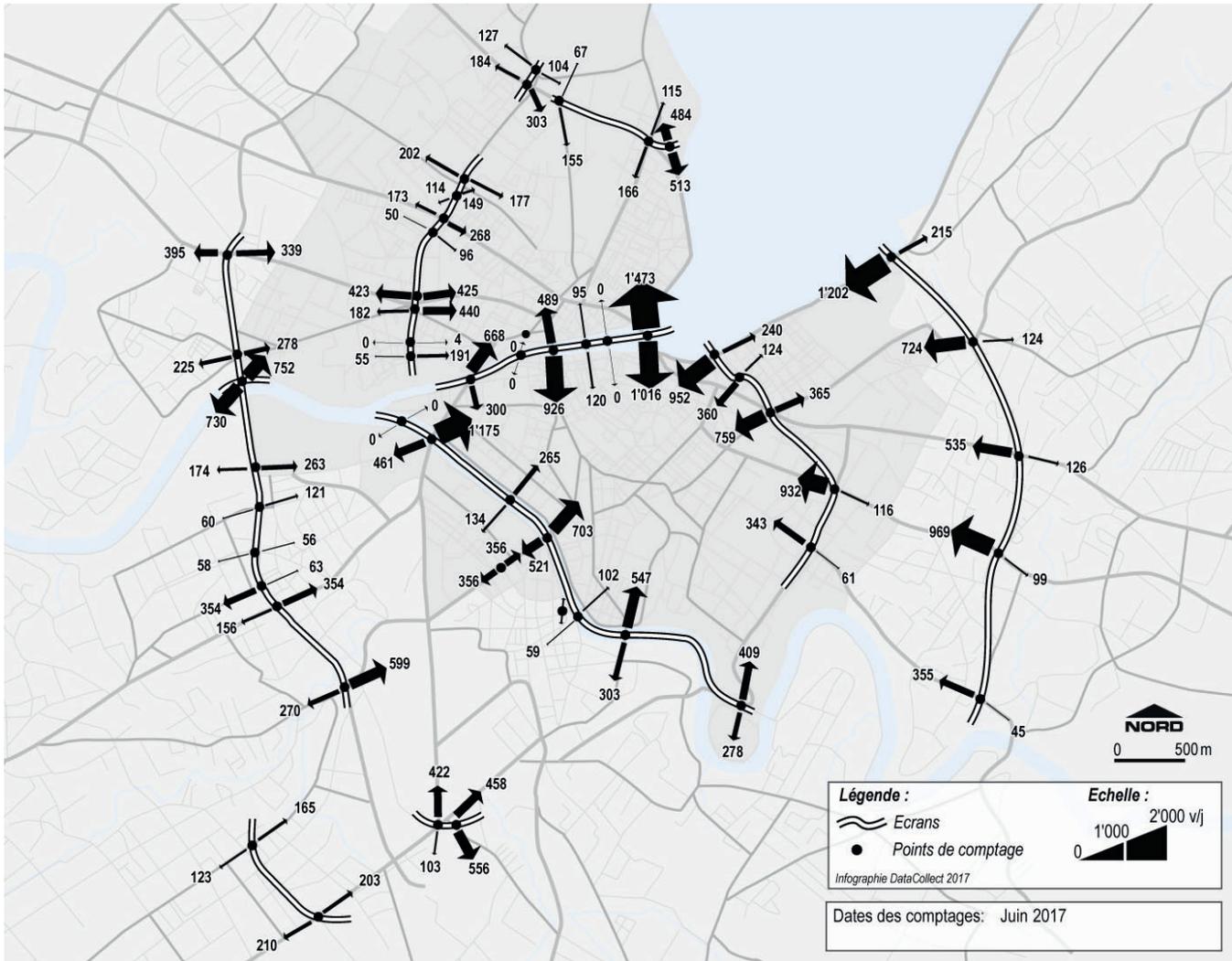
En sortie de ville, les routes reliant une commune à vocation principale d'habitat présentent un pic de trafic dominant le soir (tunnel de Ferney, route de Malagnou).

Les valeurs sont généralement légèrement plus fortes le soir en raison de la mixité des motifs de déplacement (pendulaires, achats, loisirs, etc.).



COMPTAGES DEUX-ROUES MOTORISÉS

TRAFFIC PPM 2 ROUE MOTORISÉS SUR LES ÉCRANS - JUIN 2017

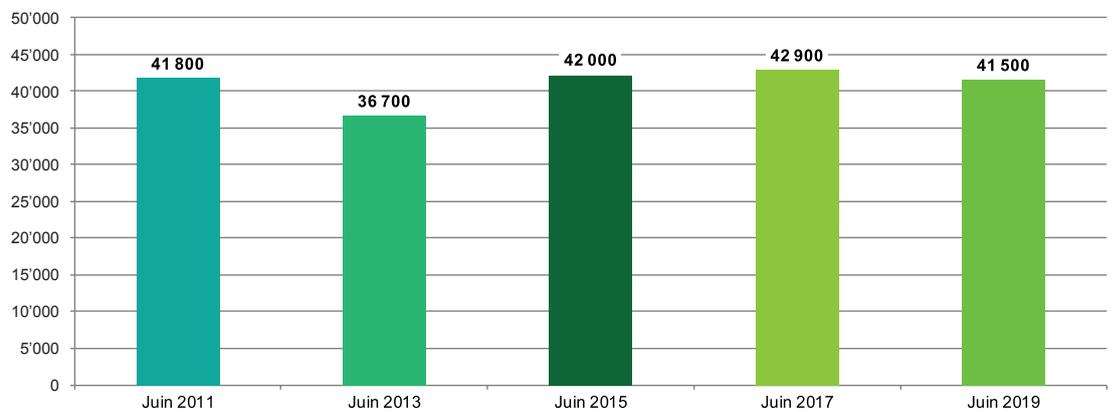
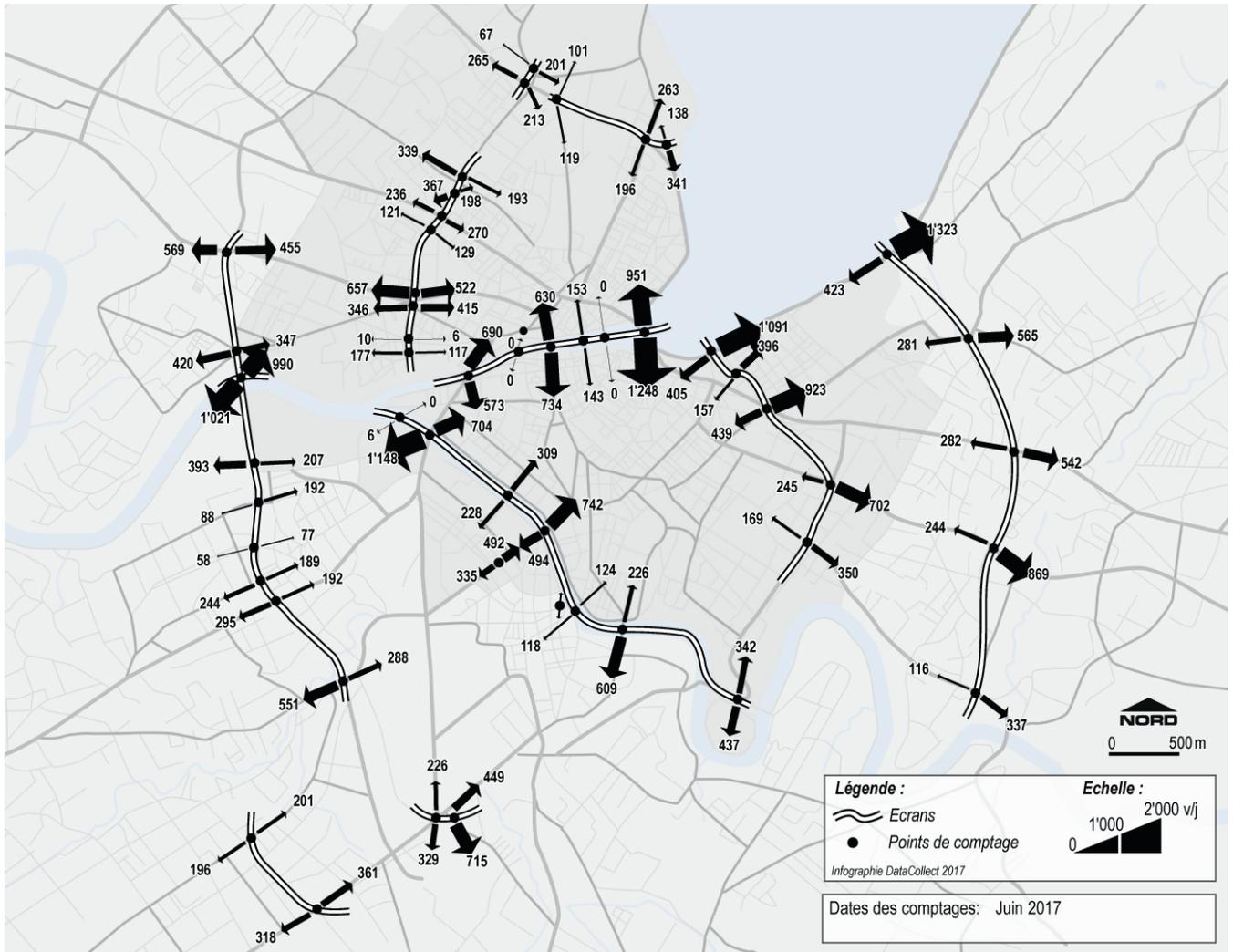


POINTE DU MATIN + POINTE DU SOIR – ÉVOLUTION DEPUIS 2011 SUR TOUS LES ÉCRANS

	Juin 2011	Juin 2013	Juin 2015	Juin 2017	Juin 2019	Variation 11-19
Arve	8'300	8'300	8'900	9'000	8'500	2%
Est	7'200	7'700	7'200	8'100	7'500	4%
Lausanne	2'400	1'600	2'300	2'200	2'600	8%
Nations	1'500	900	1'400	1'500	1'300	-13%
Nord	5'700	4'400	5'700	5'700	5'400	-5%
Ouest	6'400	4'400	6'100	6'200	6'000	-6%
Rhône	10'300	9'400	10'400	10'200	10'200	-1%
TOUS LES ÉCRANS	41'800	36'700	42'000	42'900	41'500	-1%

Le tassement de l'évolution entre 2017 et 2019 du nombre de 2RM comptabilisés s'explique selon toute probabilité par la forte augmentation concomitante de l'usage des vélos à assistance électrique.

↳ TRAFIC PPS 2 ROUE MOTORISÉS SUR LES ÉCRANS - JUIN 2017

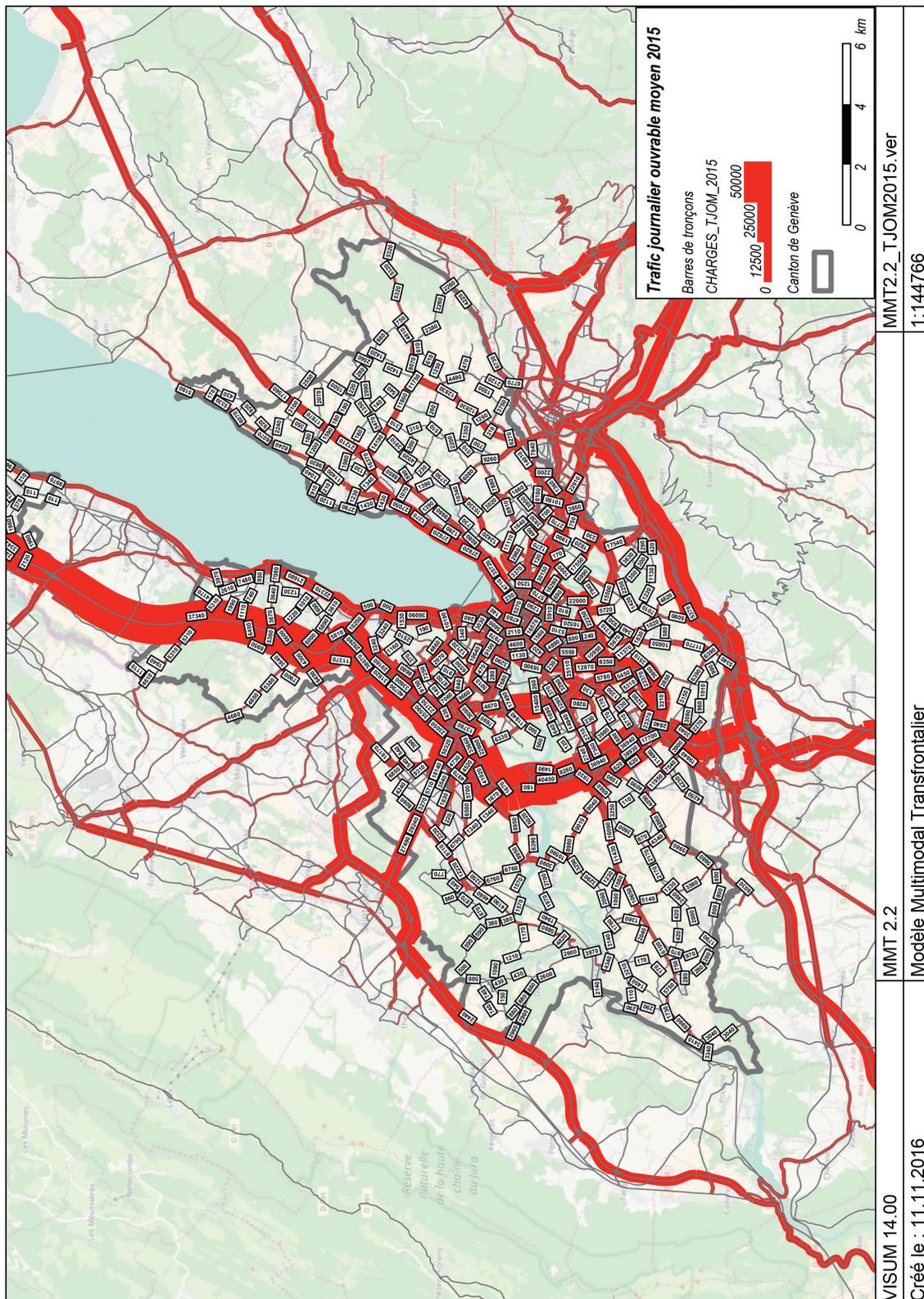


L'évolution globale du trafic deux-roues motorisé est mesurée tous les deux ans sur six écrans distincts en ville de Genève sur les périodes horaires du matin (7h-9h30) et du soir (16h-18h30). Entre 2011 et 2019, ce trafic a été stable (-1% sur la période estivale).

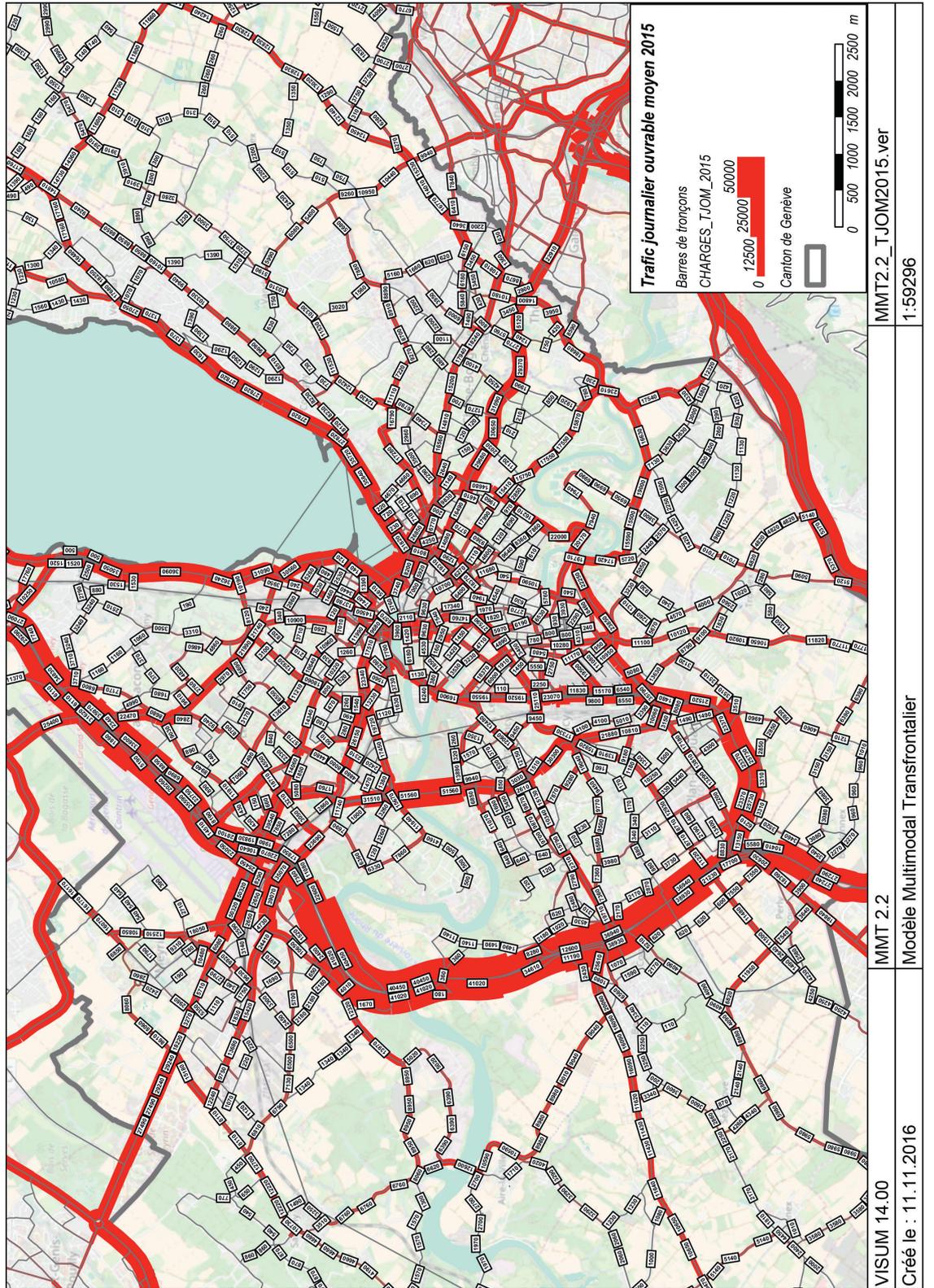
PLAN DE CHARGES 2015

Le trafic individuel est nettement plus diffus sur le territoire que ne l'est le trafic TC. Les accès au centre-ville (pénétrantes et quais) et les contournements par le Pont Butin et l'autoroute sont les axes les plus chargés du canton.

▾ CANTON



▾ VILLE

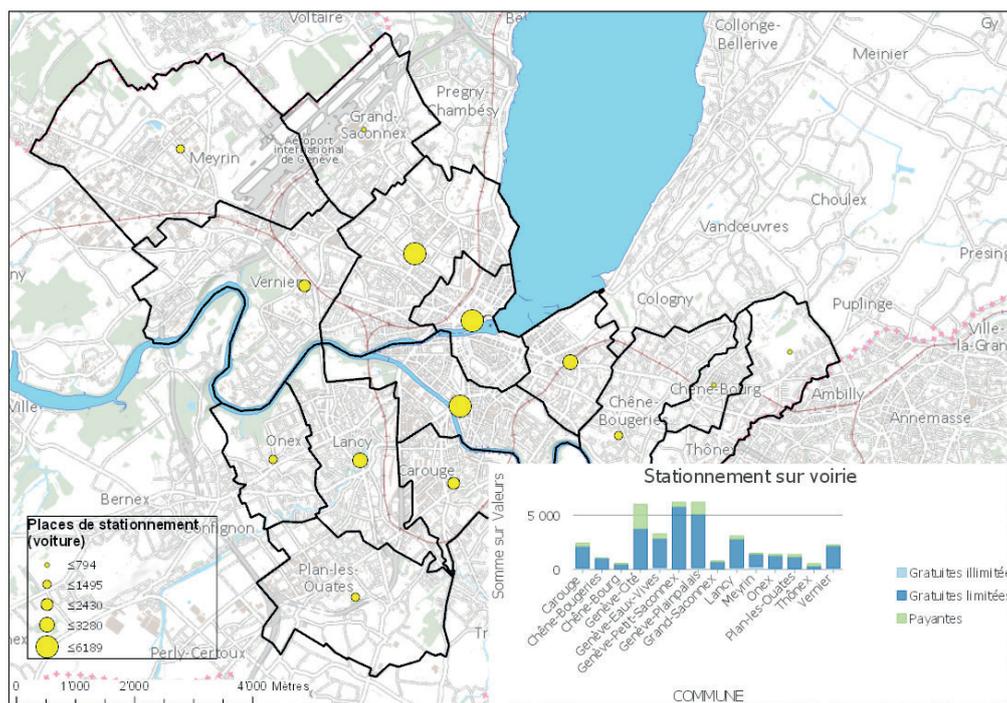


CHAPITRE 5

LE STATIONNEMENT

Le stationnement sur voirie	68
Les zones macarons	72
Offre de parc relais	74
Le stationnement sur le lieu de domicile	75
Le stationnement sur le lieu de travail	76

LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE – 2019



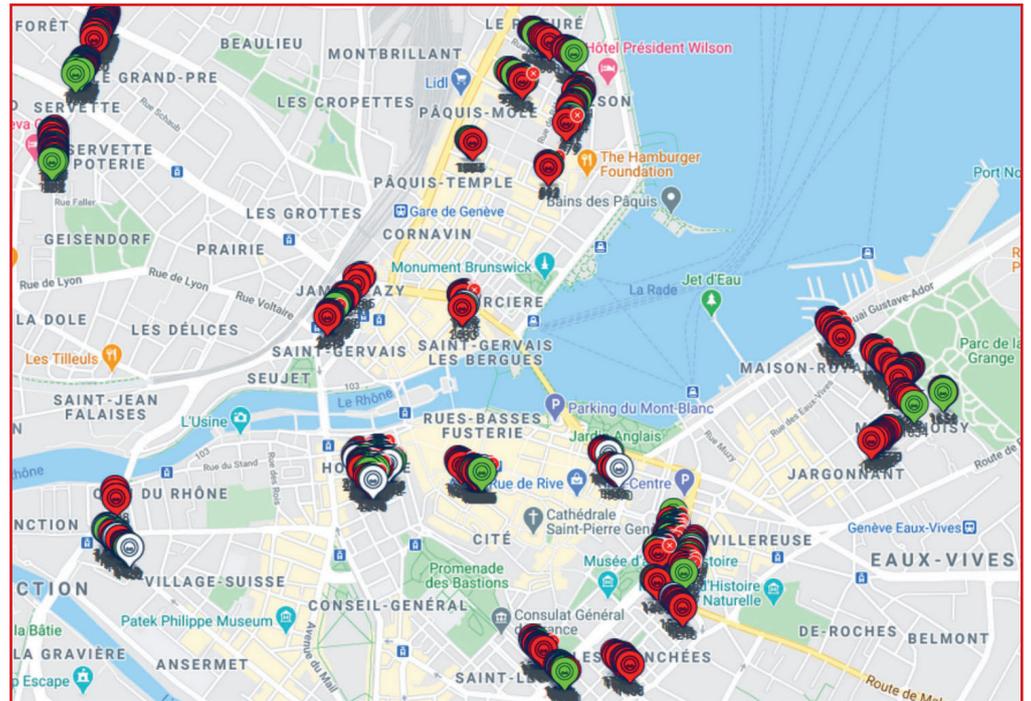
Découpage communal	places gratuites limitées	places gratuites illimitées	places payantes	Total voitures	Places 2 roues	Cases Livraison
GENEVE-CITÉ	3'760	0	2'251	12'872	5'984	12'872
GENEVE-EAUX-VIVES	2'668	185	427	14'110	1'729	14'110
GENEVE-PETIT-SACONNEX	5'790	7	391	23'587	2'205	23'587
GENEVE-PLAINPALAIS	4'932	155	1'102	18'959	3'570	18'959
TOTAL VILLE DE GENEVE	17'150	347	4'171	69'528	13'488	69'528
CAROUGE	2'004	129	297	9'547	1'535	9'547
CHENE-BOUGERIES	1'049	7	18	5'459	75	5'459
CHENE-BOURG	480	0	89	3'468	111	3'468
GRAND-SACONNEX	713	12	69	4'988	386	4'988
LANCY	2'644	159	274	13'291	1'228	13'291
MEYRIN	1'138	282	75	11'333	622	11'333
ONEX	1'219	71	91	7'250	445	7'250
THONEX	298	33	203	5'769	161	5'769
VERNIER	2'040	132	82	14'072	436	14'072
TOTAL COMMUNES	11'585	825	1'198	75'177	4'999	75'177

En 2019, la ville de Genève dispose d'environ 21'000 places de stationnement (voiture) sur voirie. La majorité d'entre elles (79%) sont des places gratuites limitées dans le temps (zones bleues) alors que 19% sont payantes. Au cours des dernières années, la plupart des communes suburbaines ont également mis en place des zones bleues. La majeure partie des places de stationnement en zone urbaine font dès lors l'objet d'une limitation dans le temps.

LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE – 2019

Depuis fin 2017, 619 capteurs mesurant l'occupation des places de stationnement sur voirie ont été installés dans différents quartiers de la Ville de Genève dont 309 sur les places payantes et 310 sur des places bleues. Ces derniers mesurent l'occupation des places de stationnement en temps réel.

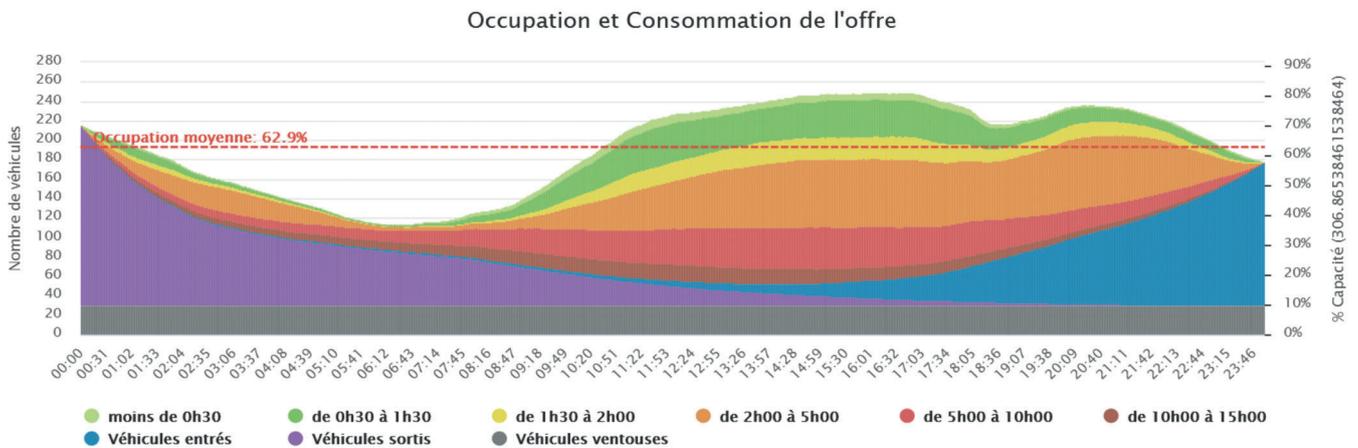
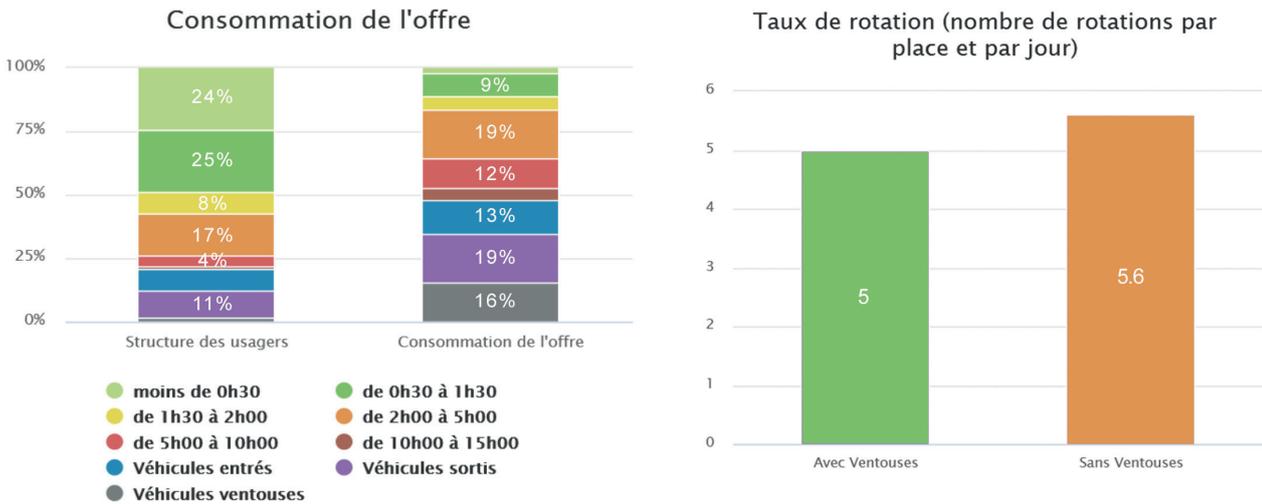
↳ OCCUPATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE EN TEMPS RÉEL



LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE – 2019

Les statistiques qui suivent sont basées sur une moyenne obtenue (sur 24h) en jour de semaine (lu-ve) en 2019.

PLACES PAYANTES : OCCUPATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE



En moyenne le taux d'occupation sur les places payantes est de 63%.

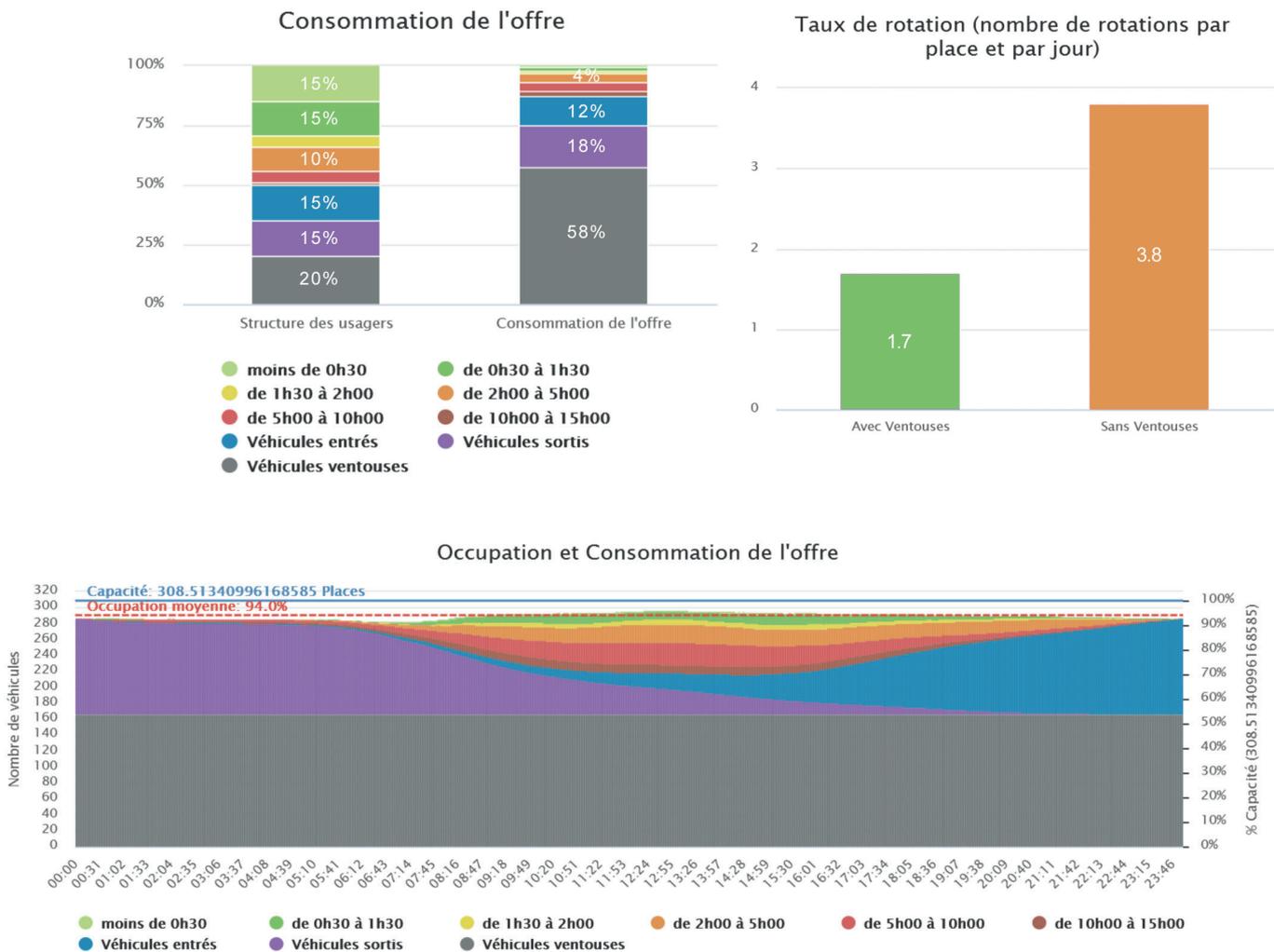
1/4 des usagers sont restés moins d'une demi-heure et, respectivement 1h30 sur la place.

Si les véhicules ventouses sont peu nombreux, ils consomment toutefois 16% de l'offre de stationnement en zone payante.

22% des véhicules n'ont fait uniquement que d'entrer ou de sortir de la place de stationnement et sont liés à une utilisation de type "résidentielle".

LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE – 2019

↳ OCCUPATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE SUR LES PLACES BLEUES



En moyenne le taux d'occupation sur les places bleues est de 95% sur les 24 heures.

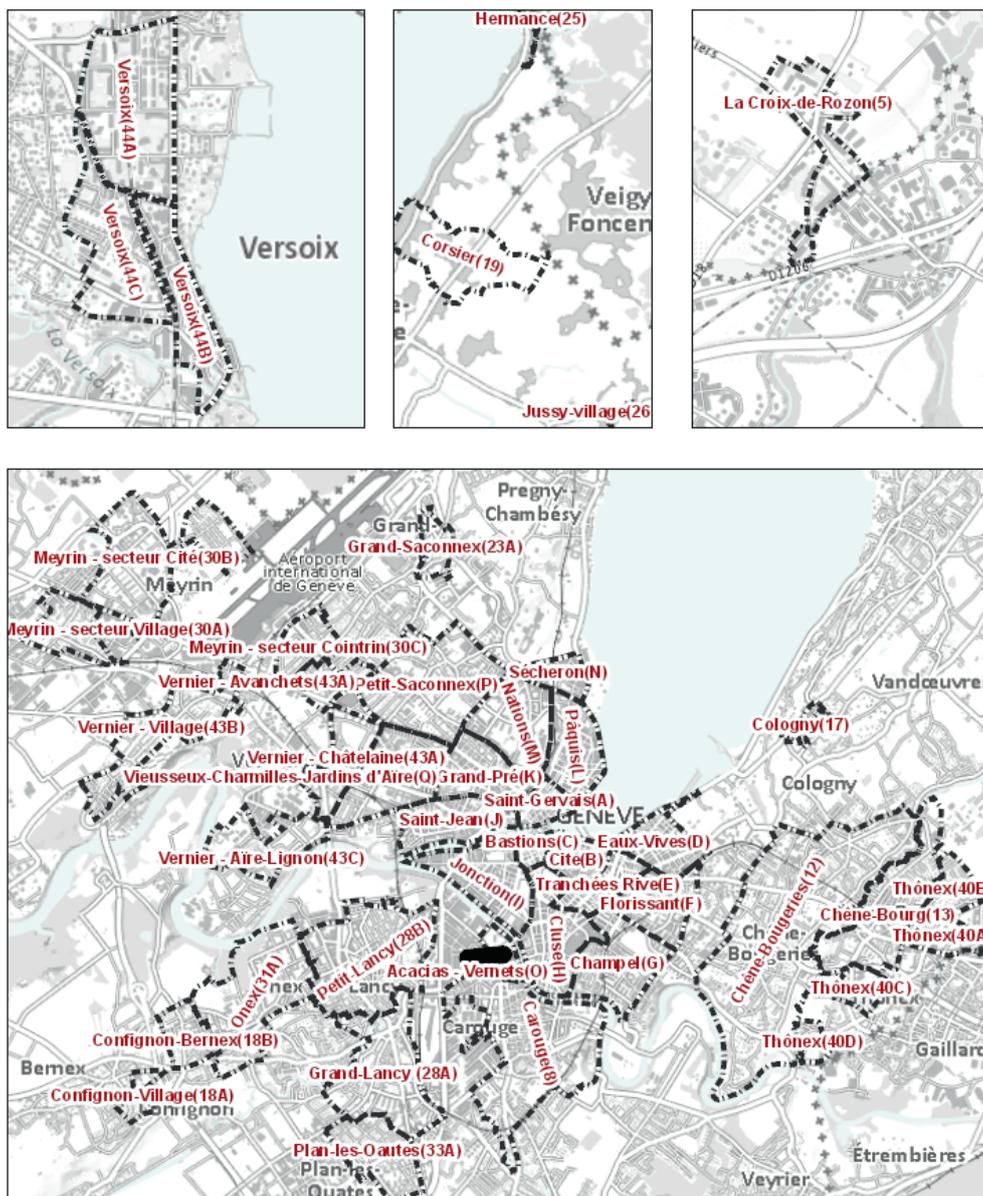
70% des usagers des places en zones bleues stationnent plus de 1h30 et consomment plus de 95% de l'offre de stationnement.

Les usagers des véhicules ventouses représentent environ 1/5 du total mais consomment près de 60% de l'offre.

Seuls 50% des véhicules stationnant en zone bleue sont à la fois entrés et sortis dans la même journée ; ils ont consommés moins de 12% de l'offre de stationnement.

(source : OCT, SITG, Juillet 2020)

LES ZONES MACARONS – 2019



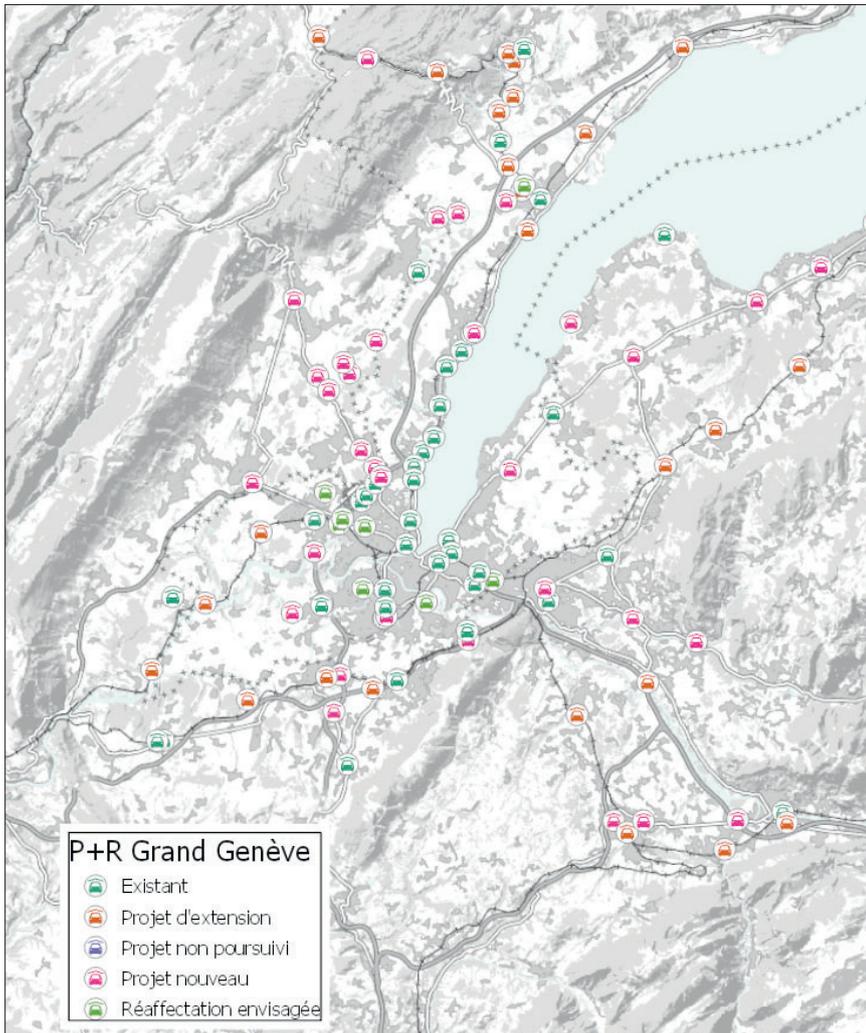
En 2019, 30'249 macarons ont été délivrés dans le canton de Genève dont 10'689 dans les communes suburbaines qui ont mis en place depuis peu des zones macarons. La majorité de ces macarons, soit le 90%, ont été délivrés à des habitants. En ville de Genève le ratio entre le nombre de macarons vendus et le nombre de place bleues a fortement diminué grâce à une adaptation des conditions d'attribution des macarons introduite en septembre 2017.

LES ZONES MACARONS – 2019

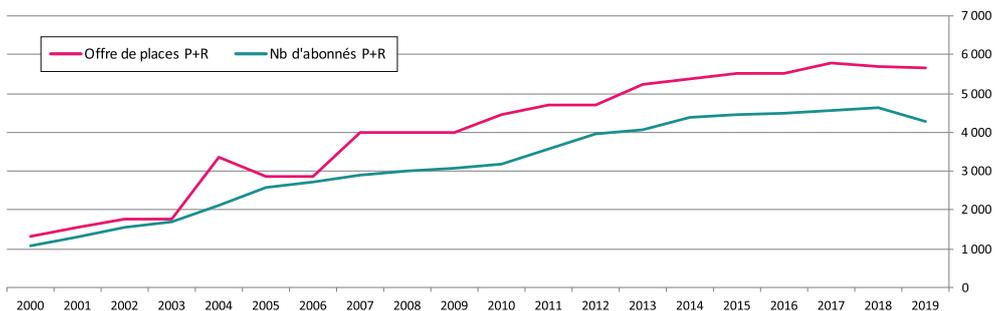
Zones macarons	Macarons habitants	Macarons société	Places bleues	Véhicules de tourisme	Habitants	Emplois privés	Macarons/ Places bleues*
B - Cité	492	229	44	1'963	3'376	12'283	–
D - Eaux Vives	1'719	517	1'402	5'363	14'722	6'781	159%
E - Tranchées-Rive	1'447	74	1'500	2'078	5'430	7'017	101%
F - Florissant	1'263	159	976	3'901	9'683	4'554	146%
G - Champel	1'587	146	1'523	5'805	14'499	4'551	114%
H - Cluse	1'920	85	1'627	5'577	19'737	21'069	123%
I - Jonction	1'423	95	1'164	4'984	16'796	9'466	130%
J - Saint-Jean	1'625	135	1'471	5'172	15'451	3'720	120%
K - Grand-Pré	1'895	171	1'582	5'715	20'154	5'257	131%
L - Pâquis	1'217	28	1'216	4'169	16'749	8'911	102%
M - Nations	594	10	591	3'098	8'725	4'118	102%
N - Sécheron	103	51	107	635	2'311	2'912	144%
O - Acacias	551	124	469	1'441	4'902	1'692	144%
P - Petit-Saconnex	857	84	1'348	5'996	16'645	3'388	70%
Q - Vieussieux-Charmillles, Jardins d'Aïre	1'284	396	1'310	4'919	16'243	3'555	128%
Total Ville de Genève	17'485	2'075	16'286	58'853	182'047	86'991	120%
Carouge	2'127	396	2'032	8'503	22'380	13'959	124%
Chêne-Bourg (13A + 13B)	381	29	1'067	3'468	12'462	3'839	38%
Chêne-Bougeries (12A,12B,12C, 12D)	423	30	481	5'459	8'758	2'900	94%
Cologny	36	8	388	246	291	488	11%
Confignon Village	80	13	149	920	2'649	303	62%
Corsier	56	6	239	325	881	130	26%
Cressy	125	2	–	1'098	2'207	288	–
Croix-de-Rozon	29	0	445	420	892	80	7%
Grand-Lancy (28A)	1'154	73	1'273	5'126	13'427	1'989	96%
Grand-Saconnex	114	5	177	800	2'470	337	67%
Hermance	157	12	177	251	593	155	95%
Jussy	10	1	37	88	148	23	30%
Meyrin (30A, 30B, 30C)	778	34	1'051	8'727	21'791	4'628	77%
Onex (31A)	1'130	38	1'176	6'148	16'550	2'574	99%
Petit-Lancy (28B)	922	57	1'270	6'413	15'684	9'292	77%
Plan-les-Ouates (33A)	363	58	531	1'915	3'907	750	79%
Puplinge	86	1	136	1'152	2'320	136	64%
Thônex (40A, 40B, 40C, 40D)	229	13	161	2'462	6'468	1'479	150%
Vernier (43A & 43B)	1'357	54	1'684	11'415	32'318	6'442	84%
Versoix	282	20	83	3'122	7'318	1'467	364%
Total autres communes	9'839	850	12'557	68'058	173'514	22'652	85%

* Ratio entre le nombre de macarons vendus et le nombre de places bleues de la zone

OFFRE DE PARC RELAIS



OFFRE ET LA DEMANDE EN PARC RELAIS SUR LE CANTON DE GENÈVE



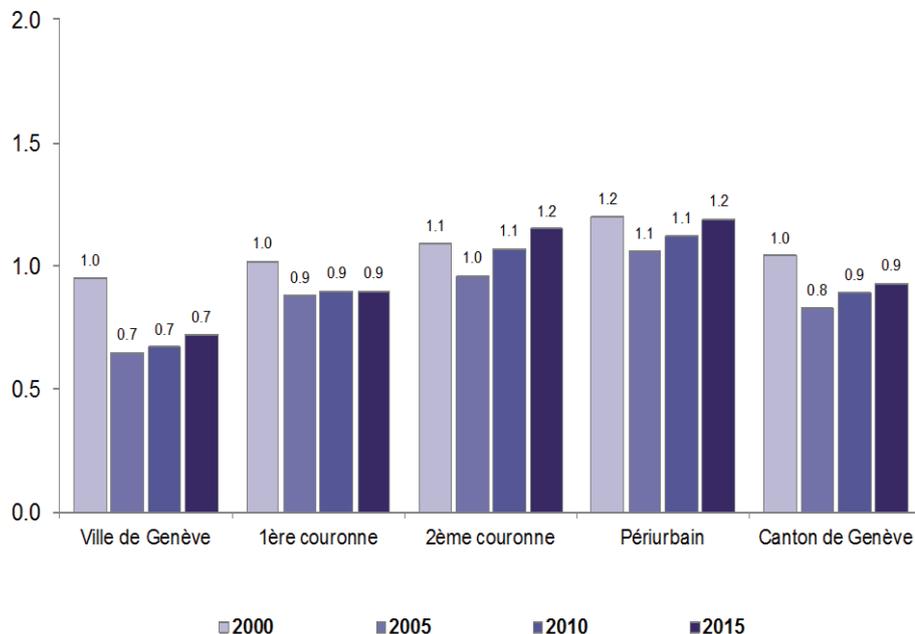
On comptait en 2019 dans les P+R gérés par la Fondation des Parkings plus de 5'650 places pour 4'300 abonnés. La Fondation des Parkings gère la plupart des P+R et propose des abonnements mensuels et annuels associés à l'offre "Tout Genève" d'Unireso. S'agissant des abonnements, la légère baisse constatée en 2019 s'explique principalement par la résiliation d'abonnements P+R à Bernex compte tenu des travaux liés à l'extension de la ligne de tram, à la baisse des quotas sur le P+R de l'Etoile (compte tenu de l'augmentation des usagers non P+R fréquentant les infrastructures sur le site de Pont Rouge) ainsi que de la résiliation d'abonnement P+R à Moillesullaz compte tenu de la mise en service du Léman Express en décembre 2019.

En plus des parkings gérés par la Fondation des Parkings, les CFF mettent à disposition 420 places dans les gares du canton de Genève pour leurs abonnés P+Rail.

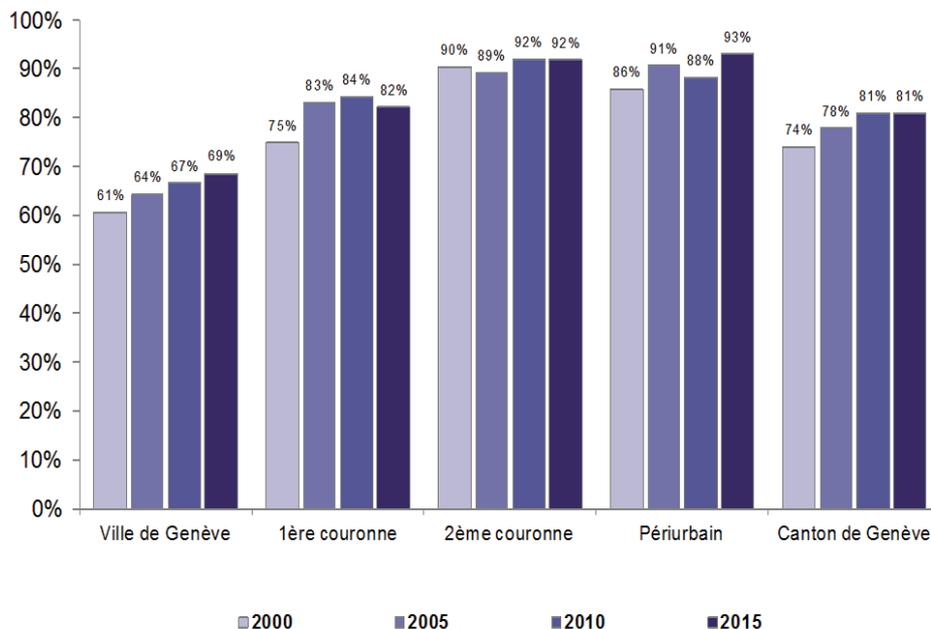
(source : Fondation des Parkings et CFF, 2020)

LE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE DOMICILE

↳ RATIO PLACES À DOMICILE PAR VOITURE – 2000-2015



↳ DISPOSITION D'UNE PLACE DE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE RÉSIDENCE DES MÉNAGES MOTORISÉS – 2000-2015

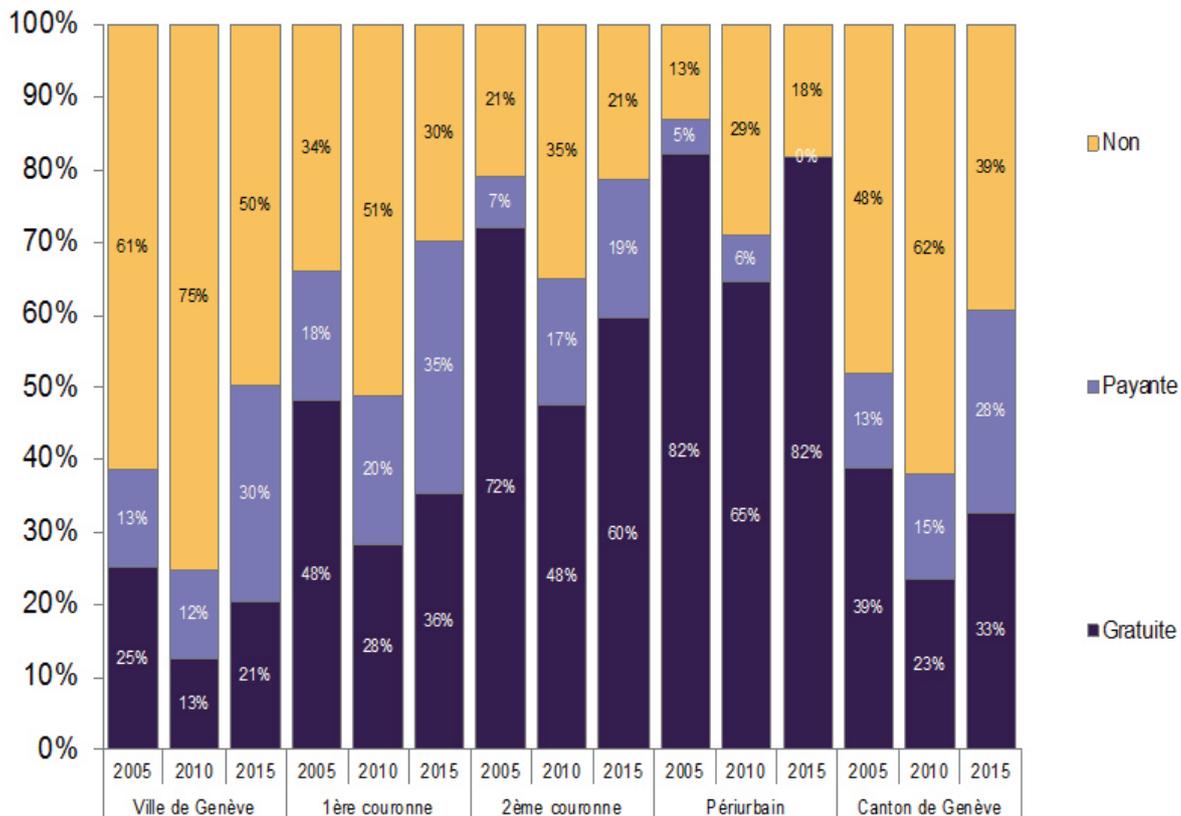


La part de ménages motorisés disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de résidence a augmenté depuis 2000; c'est principalement le cas pour les ménages de la ville de Genève, en première couronne et dans le périurbain. Cela pourrait suggérer que la décision d'acquérir ou de conserver une voiture individuelle est de plus en plus associée à la garantie d'avoir accès au parking à résidence.

(source :
MRMT 2015 – ARE, OCT)

LE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL

DISPOSITION D'UNE PLACE DE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL CHEZ LES ACTIFS MOTORISÉS - GE (COMME DESTINATION) 2005-2010-2015



La part d'actifs motorisés ne disposant pas d'une place de stationnement sur leur lieu de travail a sensiblement diminué : elle est passée de 62% en 2010 à 39% en 2015. L'utilisation de la voiture pur se rendre au travail semble de plus en plus influencée par l'accès à une place de parking sur son lieu de travail. La proportion des actifs disposant d'une place de stationnement payante sur le lieu de travail est passée de 15% en 2010 à 28% en 2015.

Un tiers (39%) des actifs sont dépendants du parc public pour leur stationnement de jour. Le nombre d'actifs motorisés disposant d'une place de stationnement gratuite sur leur lieu de travail a également augmenté, de moins d'un quart (23%) en 2010 à un tiers (33%) en 2015.

CHAPITRE 6

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Statistiques unireso	78
Évolution de titres de transports collectifs	79
Les TPG - chiffres clés et évolution	80
Titres de transport vendus	81
Qualité de desserte en transports collectifs	83
Population et emplois selon la qualité de desserte TP	84
Enquête de satisfaction - TPG	85

STATISTIQUES UNIRESO

▾ ABONNEMENTS EN CIRCULATION

Abonnements en circulation	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre d'abonnement Tout Genève adulte en cours de validité	79'600	85'200	91'900	94'700	97'500	98'300	97'500	99'700	103'400
Nombre d'abonnements modulables en circulation	3'400	3'500	3'500	3'500	1'300	1'500	2'000	2'100	2'400
Nombre de billet Aéroport retirés par jour	1'600	1'800	2'100	2'400	2'500	2'700	2'800	2'900	3'300
Statistiques des ventes (en CHF)									
Total abonnements annuels Tout Genève	45'989'400	49'310'300	51'710'800	52'100'800	49'801'900	52'141'300	53'399'500	55'471'700	58'624'000
Total abonnements mensuels Tout Genève	37'933'500	42'487'500	46'035'700	46'538'900	38'366'700	35'785'100	32'714'200	31'916'700	31'081'700
Total abonnements hebdomadaires Tout Genève	206'200	327'100	373'700	381'200	368'900	340'800	436'300	442'300	432'100
Total billets + forfaits journaliers Tout Genève	51'530'500	50'577'900	50'400'400	51'705'700	49'260'100	52'551'200	53'927'200	53'695'300	54'711'400

▾ ABONNEMENTS EN CIRCULATION

Fréquentation (voyageurs/jour)	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019
CFF Coppet-Lancy-Pont Rouge	5'400	5'200	5'400	6'600	7'600	8'800	8'300	9'300	8'100
CFF La Plaine-Genève	1'900	2'300	2'400	3'400	3'700	4'200	5'000	5'300	5'200
Total Mouettes	2'600	3'000	3'300	3'500	4'000	3'600	3'700	3'900	3'900
Trams	88'800	129'400	168'000	179'800	235'000	230'100	239'200	249'100	243'000
Trolley	69'800	87'600	107'100	104'300	95'500	99'200	108'000	107'700	109'900
Bus	156'500	166'700	183'800	183'800	194'500	208'300	217'200	226'900	222'900
dont...lignes tpg du GLCT (D, F, O, T, Y)	-	6'900	7'500	14'400	23'500	23'900	23'500	32'300	32'100
dont...lignes LIHSA (71, 72, 73, 74) du GLCT	-	-	700	800	1'200	1'700	2'600	2'600	2'400
dont...ligne TPN (814)						-	500	700	600
Total Unireso	325'000	401'100	478'200	496'600	565'000	579'800	608'000	637'800	628'100

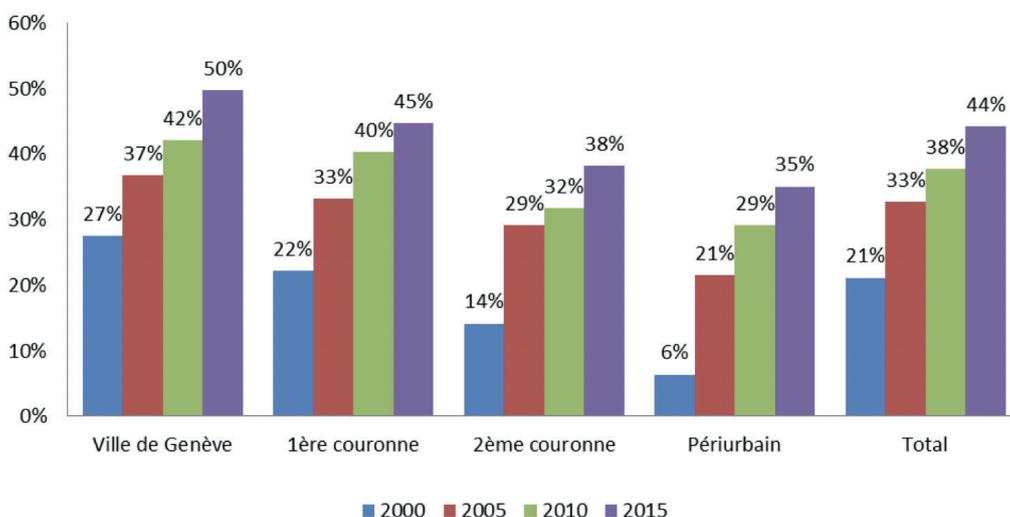
En 2019, plus de 628'000 voyageurs ont fréquenté quotidiennement les lignes des trois partenaires de la communauté tarifaire Unireso (tpg, CFF, SMGN). La fréquentation continue à progresser. On a enregistré en 2019 130'000 voyageurs en plus qu'en 2010 soit une progression de plus de 26%.

(source : Unireso Rapports de Gestion 2004-2019)

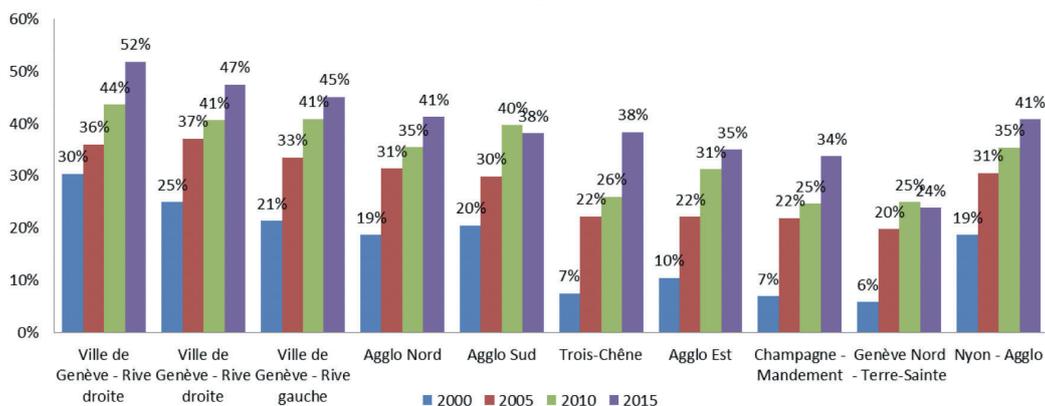
ÉVOLUTION DE LA DISPONIBILITÉ DES TITRES DE TRANSPORTS COLLECTIFS – HORS DEMI TARIF

La détention d'abonnement de titres de transport publics a fortement progressé au cours des quinze dernières années. Aujourd'hui la moitié des habitants de la ville de Genève disposent d'un abonnement de transports public. Cette hausse s'explique principalement par le succès rencontré par les abonnements communautaires (Unireso). Cette progression touche tous les secteurs du canton (ville de Genève, communes suburbaines ou périurbaines).

▾ PAR DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE



▾ PAR DÉCOUPAGE GÉOGRAPHIQUE



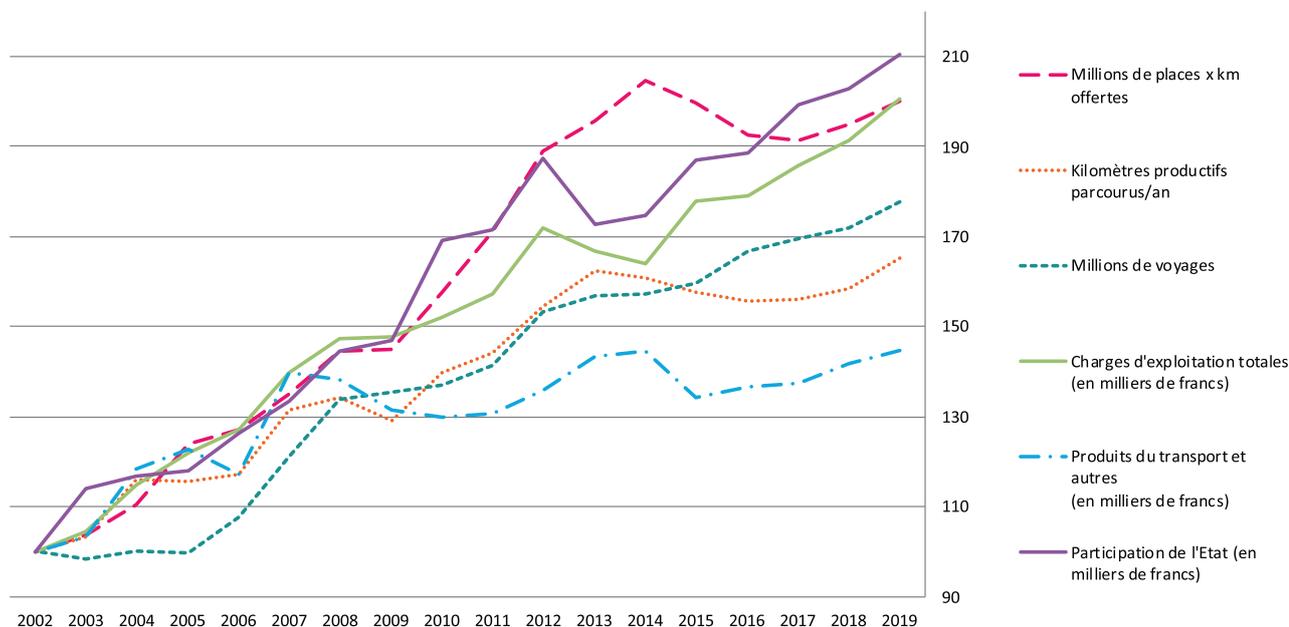
(source : OCT/OCSTAT- MRMT 2000, 2005, 2010 et 2015)

LES TPG – CHIFFRES CLÉS ET ÉVOLUTION

Compte de résultat consolidé (en milliers de francs)		2019
Charges d'exploitation (total)		448'525'171
Produits d'exploitation (total)		452'532'439
Produits du transport		153'751'900
Participation de l'Etat		249'518'193
Autres participations		26'965'266
Produits divers		22'297'076
Résultat d'exploitation (total)		4'007'268

	2019
Millions de places x km offertes	3'350
Kilomètres productifs parcourus/an	26'858
Millions de voyages	223
Millions de voyages x kilomètres	565

PROGRESSION DEPUIS 2002 (2002=BASE 100)

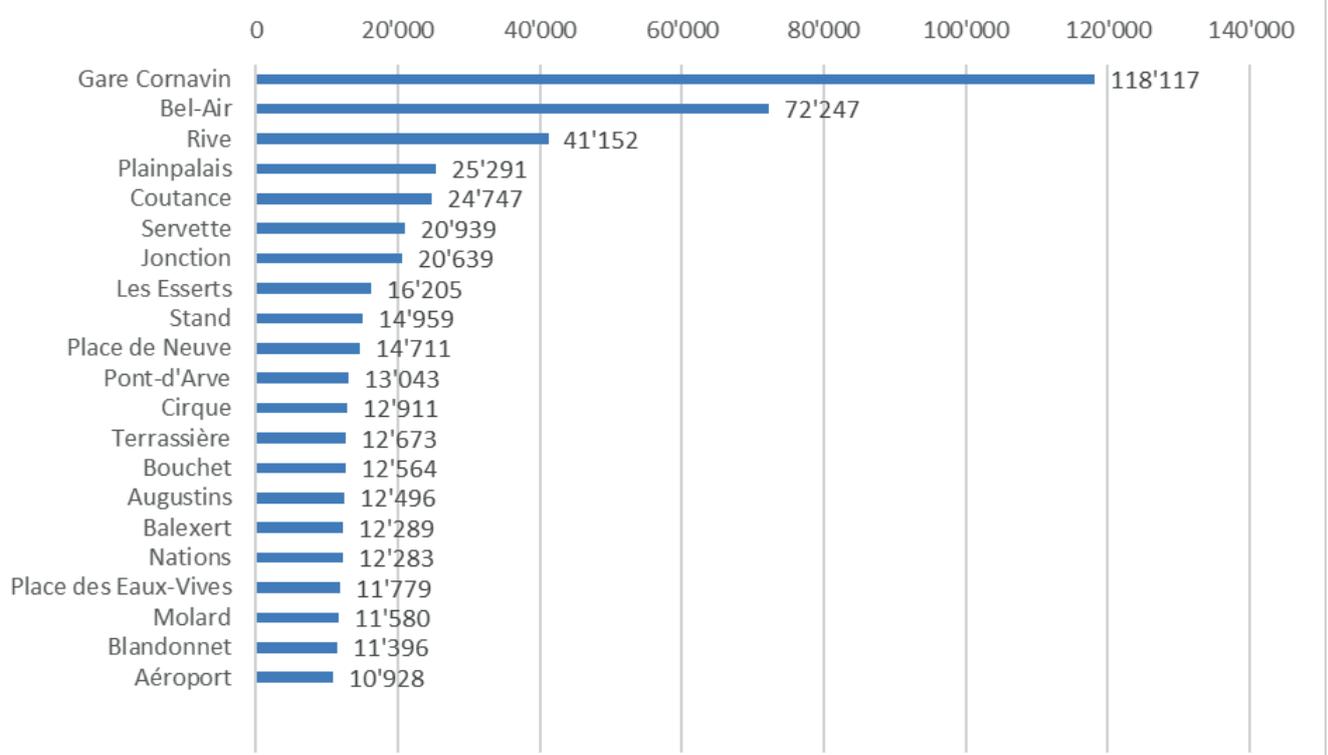


Les Transports publics genevois (tpg) ont connu depuis 2002 une forte progression de leur offre avec un doublement des places offertes au kilomètre. Ce développement a eu comme corolaire un doublement des charges totales. Côté demande, la progression du nombre de voyageurs a augmenté de 78% par rapport à 2002. Suite à la décision du peuple de diminuer les tarifs communautaires, les tpg ont mis 5 ans à retrouver un volume de recettes équivalent à 2014.

(source : Rapport de Gestion TPG 2002 - 2019)

TITRES DE TRANSPORTS VENDUS

▾ MONTÉES-DESCENTES TOP 20 DES ARRÊTS TPG (CHIFFRES ANNUELS 2019)



La Gare Cornavin, avec près de 120'000 voyageurs journaliers est de loin l'interface la plus fréquentée suivie de Bel-Air avec plus de 72'000 montées+descentes en 2019. Rive, en troisième position, avec 41'000 recueille presque autant que les passagers aériens de l'Aéroport.

Des arrêts comme Plainpalais, Coutance, Servette, Jonction, Les Esserts accueillent chacun plus de 15'000 montées+descentes par jour. Ce volume est comparable avec ce qui est attendu pour les nouvelles interfaces de Lancy Pont-Rouge et des Eaux-Vives suite à la mise en service du Léman Express.

↳ MOUVEMENTS DES PASSAGERS DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION SUR LE LÉMAN (CGN)

Embarquements/ Débarquements	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2016	2018
Jardin anglais, Mont-Blanc, Pâquis, Eaux-Vives	277'341	343'775	269'679	240'345	206'289	223'795	230'330	239'786
Autres stations genevoises	13'248	12'509	19'676	15'600	11'862	12'736	8'367	9'042
Total Canton de Genève	290'589	356'284	289'355	255'945	218'151	236'531	238'697	248'828
Nyon	208'214	260'405	296'927	309'027	332'378	339'363	378'094	382'014
Yvoire	260'809	274'736	298'599	262'527	255'056	296'793	420'497	437'763
Chens	-	40'774	61'642	87'252	120'938	88'298	-	-
Total Grand-Genève	759'612	932'199	946'523	914'751	926'523	960'985	1'037'288	1'068'605

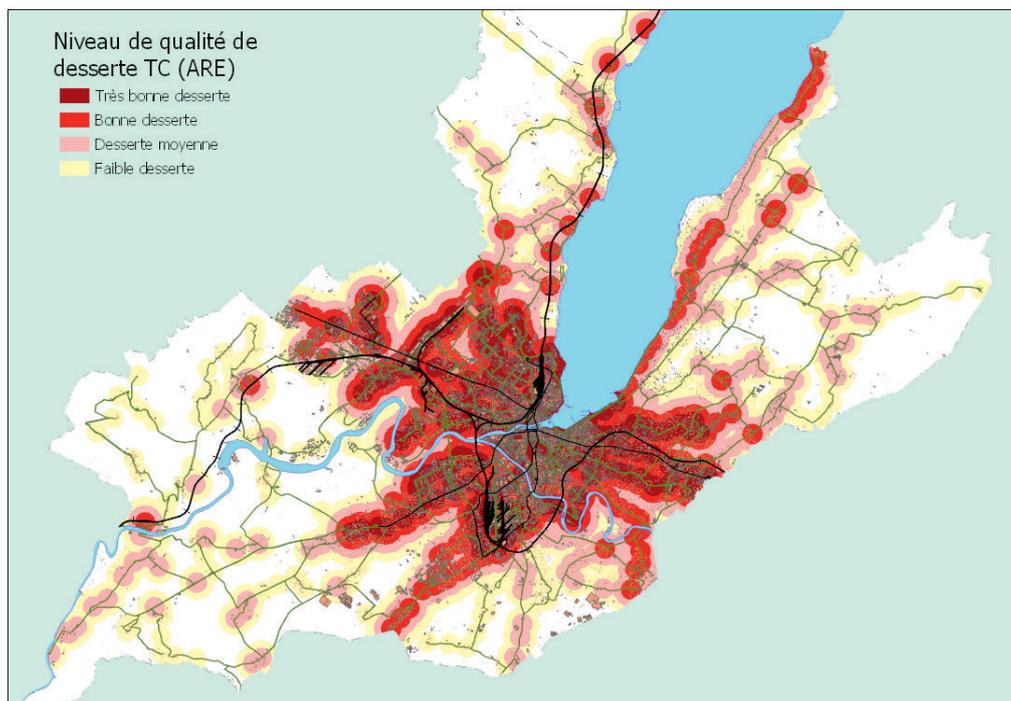
(source : Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, 2020)

↳ PASSAGERS ENREGISTRÉS À L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE, AU DÉPART DE GENÈVE

Passagers enregistrés	2005	2007	2009	2011	2013	2'015	2'017	2'019
Total	9'374'264	10'866'457	11'285'956	13'086'110	14'397'496	15'737'193	17'318'637	17'896'610

(source : Genève Aéroport / Office fédéral de l'aviation civile, 2020)

QUALITÉ DE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS – 2020



La méthode qui permet de déterminer les niveaux de qualité de la desserte par les transports collectifs est décrite dans la Norme suisse SN 640 290 de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) de mai 1993. Cette norme, qui avait pour objet la détermination des besoins en places de stationnement, introduisait à cette fin la notion de "niveau de qualité de la desserte par les transports publics". La norme SN 640 290 a été remplacée en janvier 2006 par la nouvelle norme SN 640 281. Le calcul des niveaux de qualité de la desserte par les transports publics est automatisé, à partir des données de l'horaire électronique des entreprises suisses de transport (HA-FAS). Les données de base HAFAS utilisées à cette fin sont acquises auprès des CFF. La catégorie d'arrêt dépend du niveau de desserte et du type de moyen de transport (nœud ferroviaire, ligne ferroviaire, transport collectif urbain). Cette analyse est disponible sur le SITG à l'adresse suivante : <https://ge.ch/sitg/fiche/4880>

▾ NIVEAUX DE QUALITÉ DE LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics sont définis comme suit :

- Niveau A: Très bonne desserte
- Niveau B: Bonne desserte
- Niveau C: Desserte moyenne
- Niveau D: Faible desserte
- Aucun niveau: Desserte marginale ou inexistante

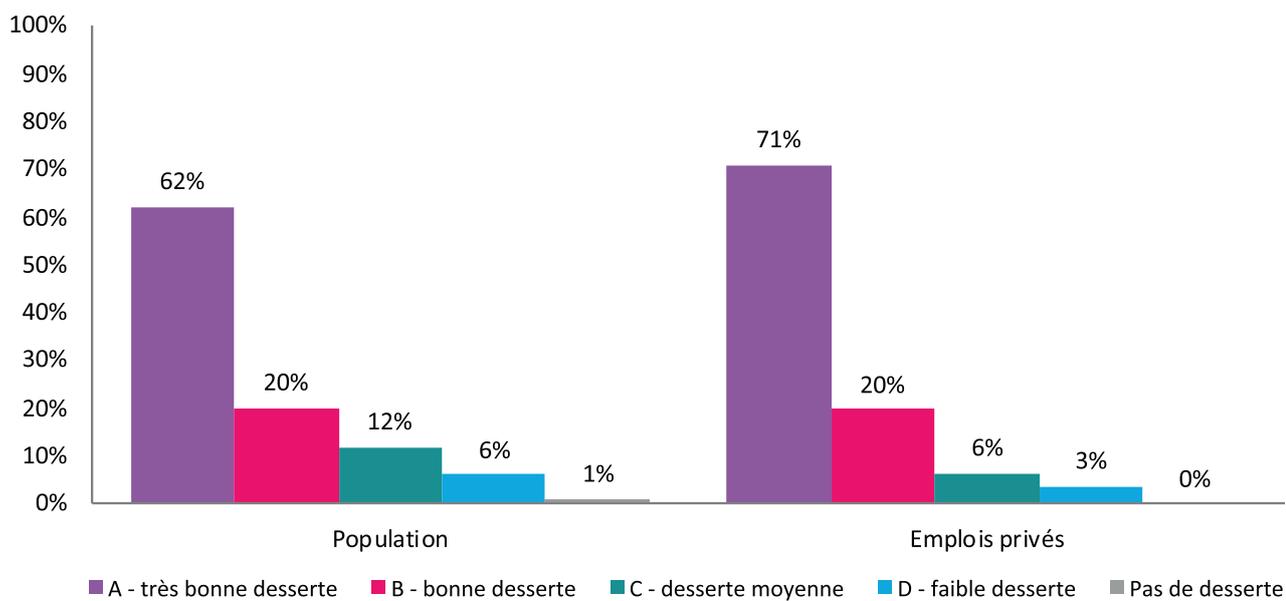
Les niveaux de qualité sont déterminés conformément au tableau suivant :

Niveaux	Distance à l'arrêt			
	< 300m	300 - 500m	501 - 750m	751 - 1000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	aucun
IV	C	D	aucun	aucun
V	D	aucun	aucun	aucun

(source : Swisstopo, ARE, 2020)

POPULATION ET EMPLOIS SELON LA QUALITÉ DE DESSERTE TP – 2020

	Population	Emplois privés
A - très bonne desserte	313'800	197'400
B - bonne desserte	100'300	54'700
C - desserte moyenne	58'900	17'500
D - faible desserte	29'800	9'500
Pas de desserte	3'900	–
Total	506'600	279'200



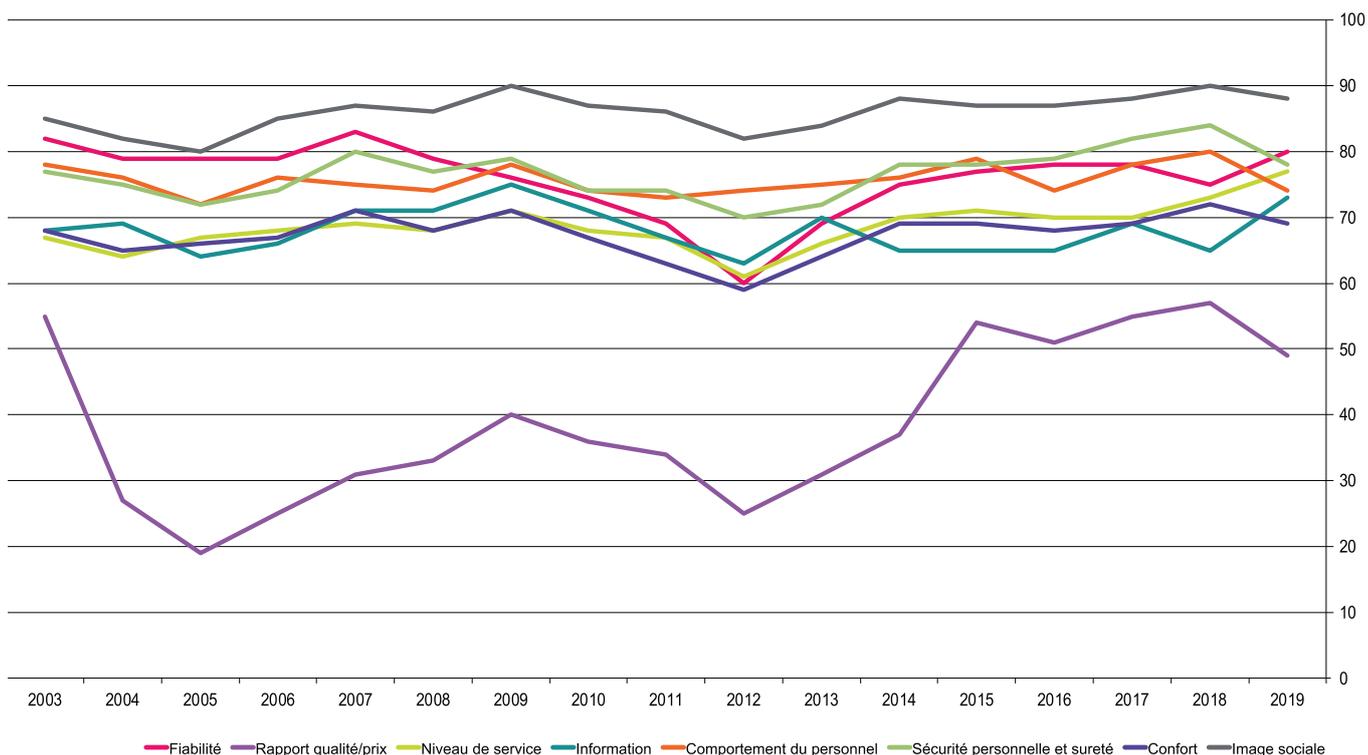
Dans le canton de Genève, plus de trois-cinquième de la population et deux-tiers des emplois privés jouissent d'une très bonne desserte TP en 2019. Seul 1% de la population représentant moins de 4'000 personnes ne bénéficie d'aucune desserte de transports publics.

ENQUÊTE DE SATISFACTION – TPG

Chaque année une enquête est réalisée auprès d'un millier de Genevois afin de sonder le degré de satisfaction de la population. Cette enquête permet de connaître l'évolution de la perception du service délivré ainsi que l'efficacité des politiques mises en place.

Elle permet de définir les priorités pour améliorer le service dans les années à venir et offre une comparaison avec d'autres villes européennes.

GENÈVE, DIMENSIONS DE QUALITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS ; POURCENTAGE DE RÉPONDANTS SATISFAITS



Après avoir connu une baisse en 2012, l'image des TPG auprès de la population s'est améliorée. La hausse a été particulièrement marquée pour le rapport qualité/prix.

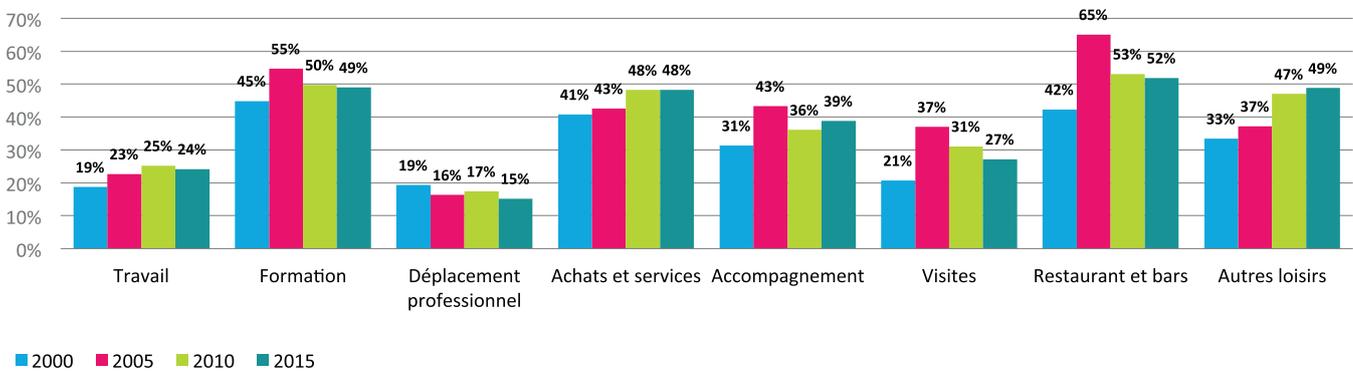
CHAPITRE 7

MOBILITÉ DOUCE

L'utilisation des modes doux	88
Les comptages vélos	89
Les vélos électriques	90
Les aménagements cyclables	91
Les zones 30 et les zones de modération de trafic	92
Kits scolaires	93
Les lignes Pédibus	94
Les vélostations	95

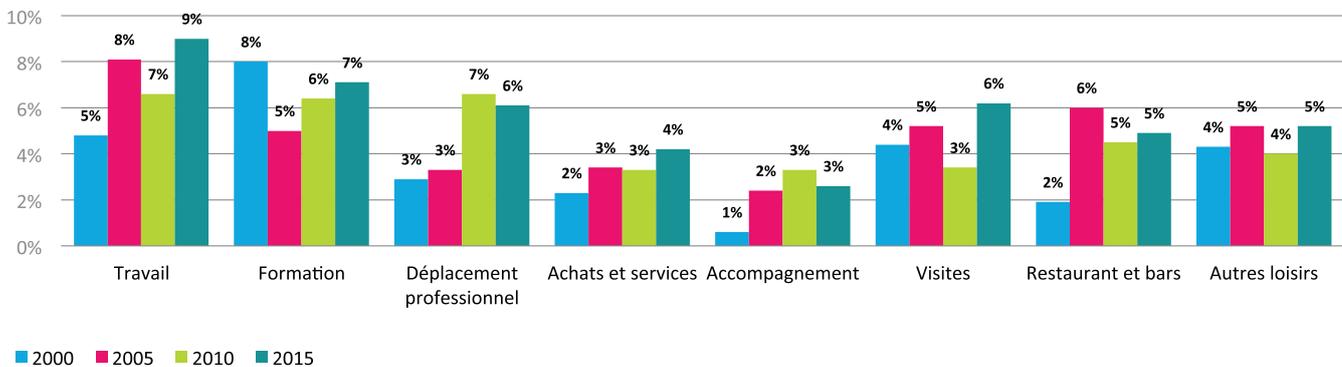
L'UTILISATION DES MODES DOUX

▾ PART DES DÉPLACEMENTS À PIED (CANTON DE GENÈVE)



Depuis 2000 la part des déplacements à pied dans le canton de Genève a progressé pour la plupart des motifs de manière significative. En 2015 elle varie entre 15% pour les déplacements professionnels et 52% pour se rendre dans des restaurants ou bars.

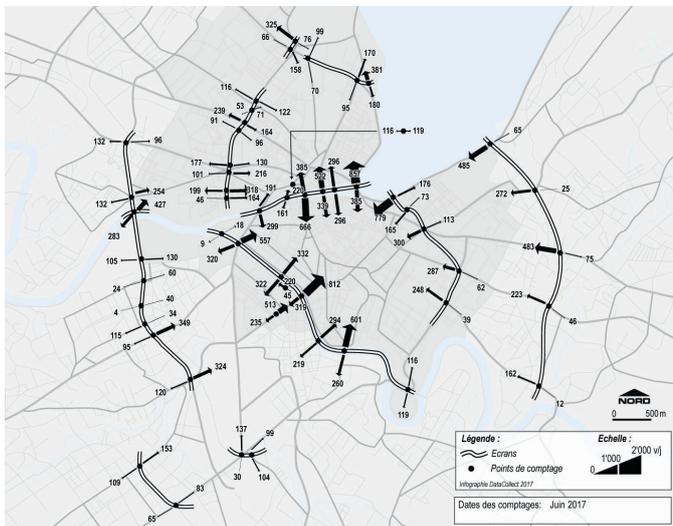
▾ PART DES DÉPLACEMENTS À VÉLO (CANTON DE GENÈVE)



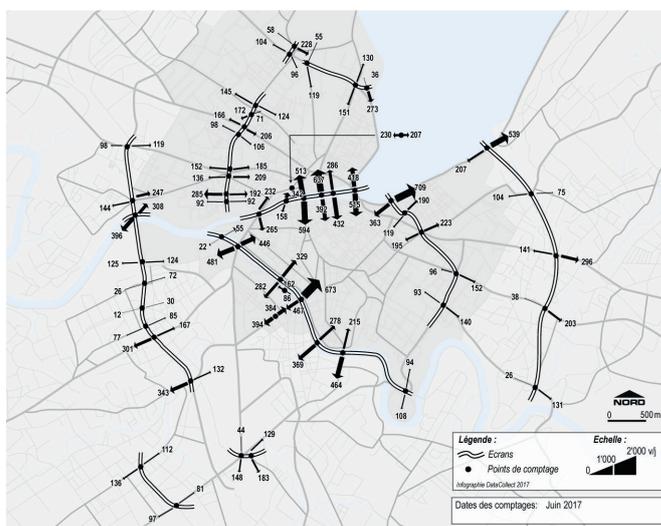
Excepté pour se rendre à son lieu de formation, l'utilisation du vélo a également augmenté en proportion sur l'ensemble des déplacements. La bicyclette est utilisée pour 9% des déplacements domicile-travail soit une progression de quatre points depuis l'an 2000. En 2015 elle varie entre 3% pour le motif accompagnement à 9% pour se rendre à son lieu de travail.

LES COMPTAGES VÉLOS

↳ TRAFIC PPM VÉLOS SUR LES ÉCRANS

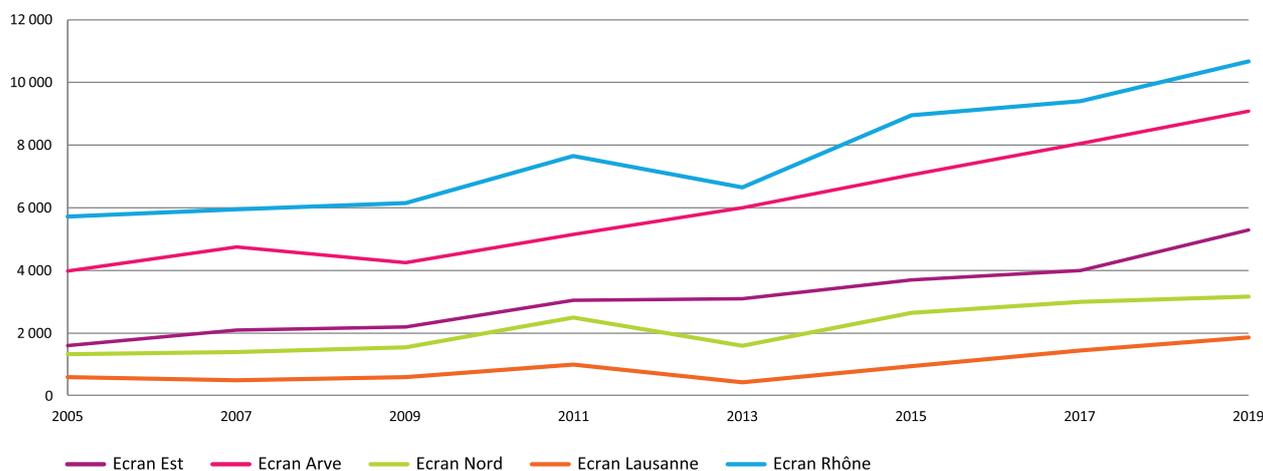


↳ TRAFIC PPS VÉLOS SUR LES ÉCRANS



ÉCRAN	Trafic 2005	Trafic 2019	Variation 05-19
Est	1'600	5'300	231%
Arve	4'000	9'100	128%
Nord	1'300	3'200	146%
Lausanne	600	1'800	200%
Rhône	5'700	10'700	88%
Total	13'200	30'100	128%

↳ ÉVOLUTION DU TRAFIC VÉLO AUX HEURES DE POINTES (MATIN + SOIR) DEPUIS 2005 – PÉRIODE MAI-JUIN

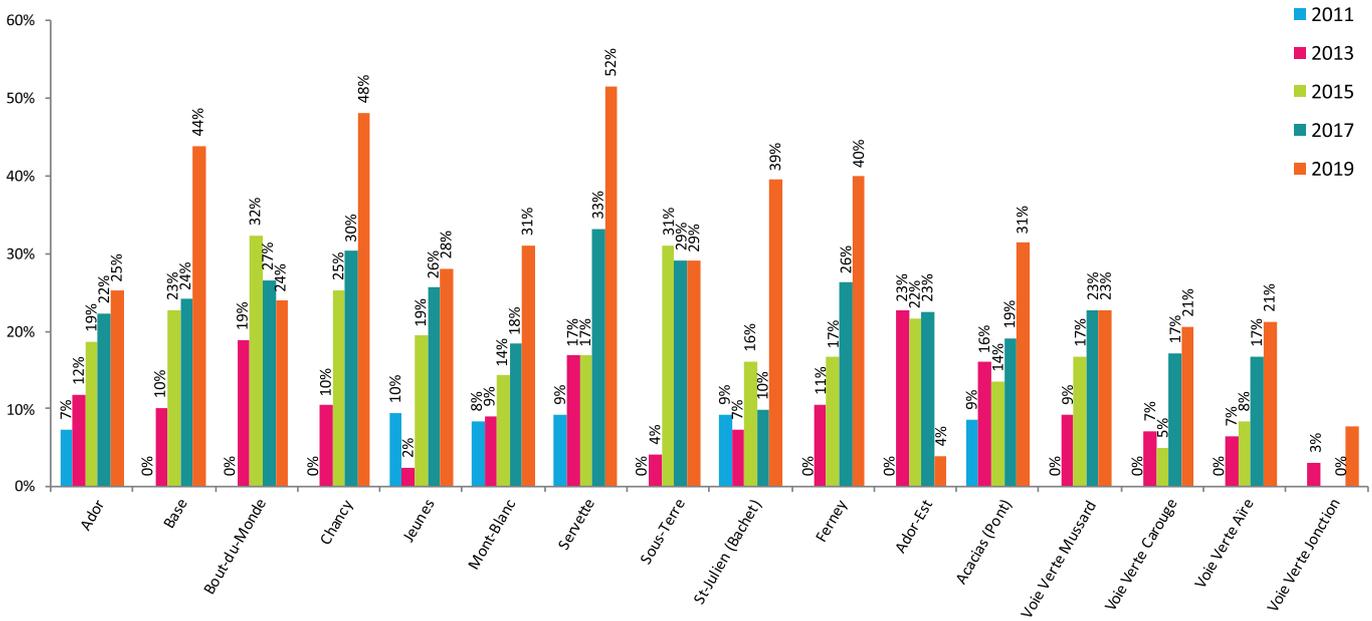
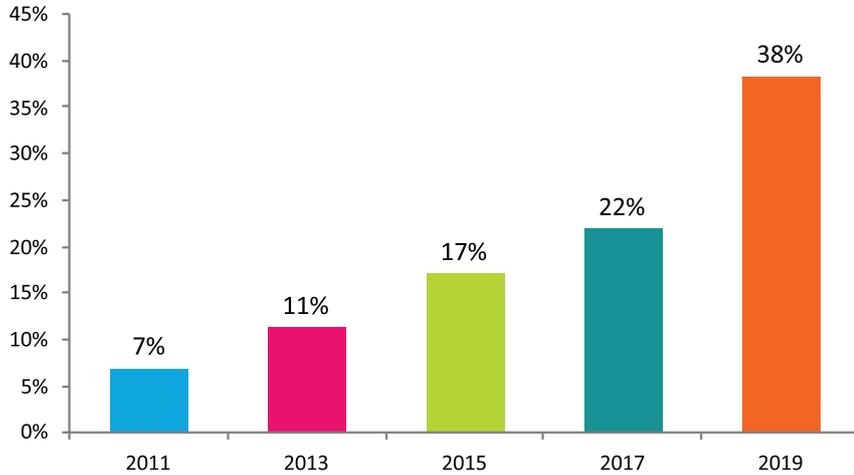


L'évolution globale du trafic vélo est mesurée tous les deux ans en juin sur six écrans distincts en ville de Genève sur les périodes horaires du matin (7h-9h30) et du soir (16h-18h30). Entre 2005 et 2019, ce trafic a plus que doublé (+128%) sur l'ensemble de ces écrans.

(source : OCT - Rapports vélos de 2005 à 2019)

PART DES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE) DANS LE TRAFIC CYCLISTE

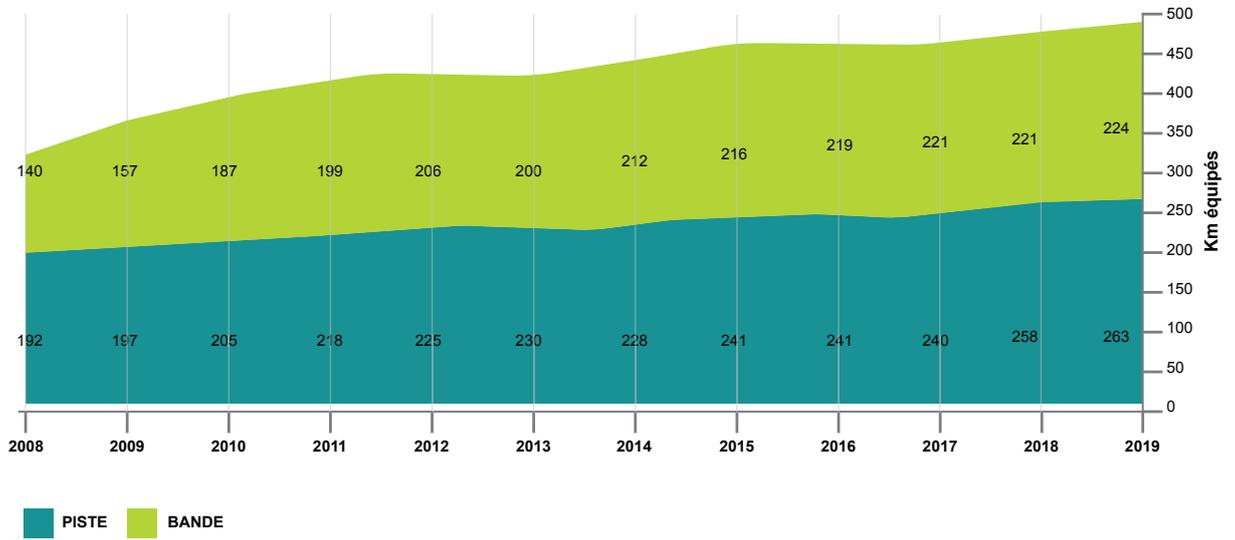
PROPORTION DE VAE AUX HEURES DE POINTES (MATIN + SOIR)



Depuis 2011, la part des VAE dans le trafic cycliste a plus que quintuplé en passant de 7% à 38%. La part des VAE dépasse même les 50% sur l'écran Servette.

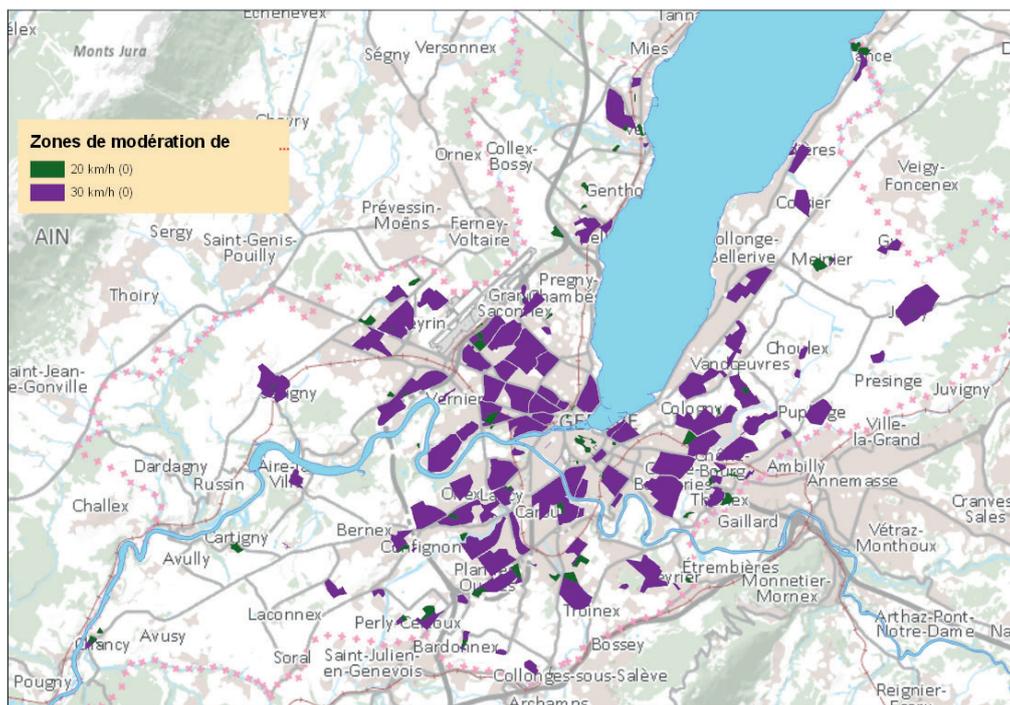
LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

↘ TOTAL CANTON DE GENÈVE



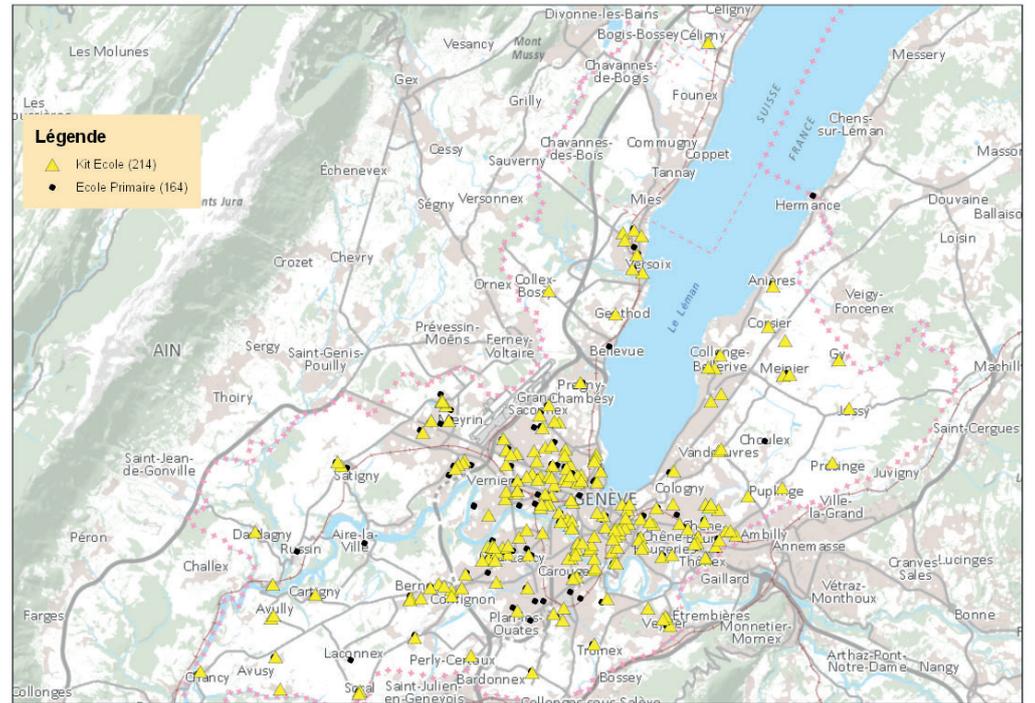
Début 2020 plus de 485 kilomètres de voiries sont équipés de pistes ou de bandes cyclables. Si on ajoute à cela les dérogations pour vélos, les zones de rencontre et les voies bus ce sont en fait presque 1'370 kilomètres qui sont favorables à l'utilisation du vélo.

LES ZONES 30 ET LES ZONES DE MODÉRATION DE TRAFIC



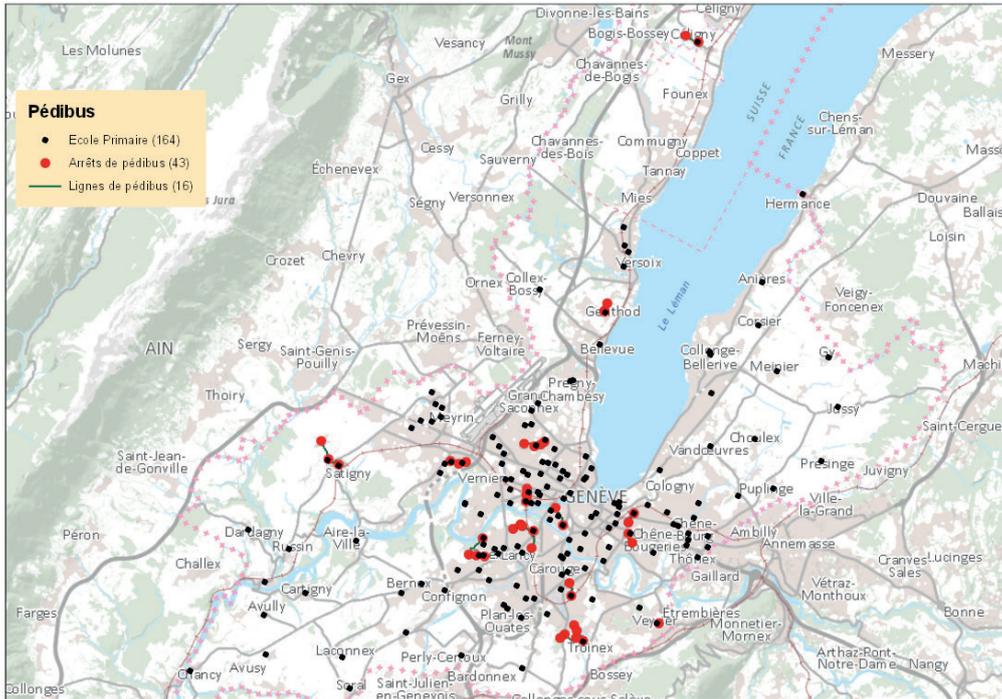
En 2019, 115 zones 30 et 76 zones limitées à 20 km/h sont en place dans le canton de Genève alors que l'on n'en comptait que 39 en 2003. Ces dernières années, de nombreuses zones ont été créées dans les communes suburbaines et périurbaines du canton de Genève.

KIT-ÉCOLE



On entend par "kit-école" tous les dispositifs (ensemble de mesures) destinés à ralentir le trafic à l'abord des écoles. Presque toutes les écoles primaires du canton disposent de ces dispositifs.

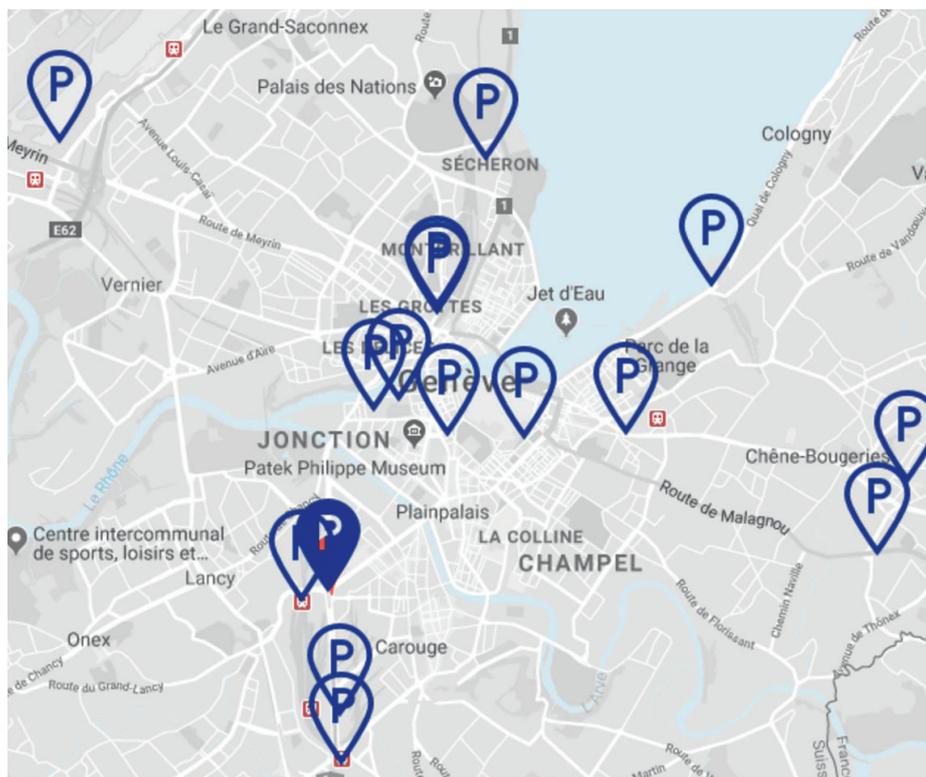
LES LIGNES PÉDIBUS



Une ligne Pédibus est un itinéraire d'accès à pied à une école sur lequel les enfants sont encadrés par des parents d'élèves bénévoles. Les arrêts des lignes sont marqués au moyen d'un panneau et les horaires sont définis en début d'année scolaire en fonction des besoins des familles. Le trajet jusqu'à l'école se fait ainsi en toute sécurité.

Le Pédibus permet aux parents de se décharger d'une partie des trajets quotidiens et il permet un apprentissage de l'autonomie pour les enfants.

LES VÉLOSTATIONS



T2 (au 30.06.2020)	Velocity	Régie	Billetterie Montbrillant	Total
Gazomètres	3	-		3
Hôtel des Finances	12	10		22
P+R Etoile	6	55		61
P+R Genève-Plage	6	124		130
P+R Sécheron	1	21		22
P+R Sous-Moulin	6	104		110
P+R Voie Centrale	2	56		58
Saint-Antoine	15	-		15
Uni-Dufour	14	2		16
Vélostation CFF	223			223
Vélostation Montbrillant	327		6	333
Bachet	8	-		8
Eaux-Vives Sud	13	-		13
Pont-Rouge	10	-		10
Chêne-Bourg	9	-		9
Toutes vélostations Genève	82			82
Total	737	372	6	1 115

Aux vélostations déjà existantes avant la mise en service du Léman Express à la gare Cornavin viennent s'ajouter cinq nouvelles vélostations sécurisées, représentant 3500 places, auprès des gares de Lancy–Pont-Rouge, Lancy–Bachet, Genève–Champel, Genève–Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Outre ces vélostations dédiées, des places à destination des cyclistes sont également disponibles dans les parkings de la Fondation mentionnés ci-dessus. Le nombre total d'abonnés, par le biais de l'application Velocity, de la fondation ou de la billetterie à Montbrillant s'établissait en Juin 2020 à 1115 unités.

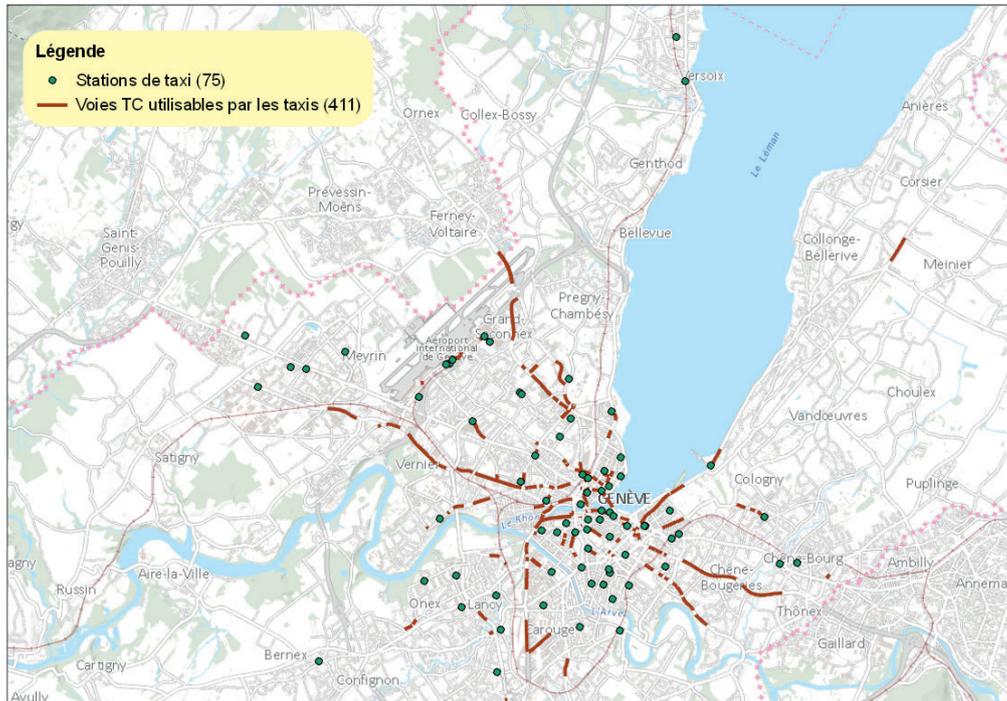
(source: Fondation des Parkings, Juillet 2020)

CHAPITRE 8

LES TRANSPORTS PROFESSIONNELS

Stations taxi et voies TC utilisables pour les taxis (canton de Genève)	98
Mode de transport des marchandises aux postes de douanes du canton de Genève	99
Transport de marchandise sur route – échanges avec les reste de la Suisse	100
Véhicules PL soumis à la RPLP (> 3.5t) immatriculés dans le canton de Genève	101
Comptages Routiers – Parts des poids lourds	102

STATIONS TAXI ET VOIES TC UTILISABLES POUR LES TAXIS (CANTON DE GENÈVE)



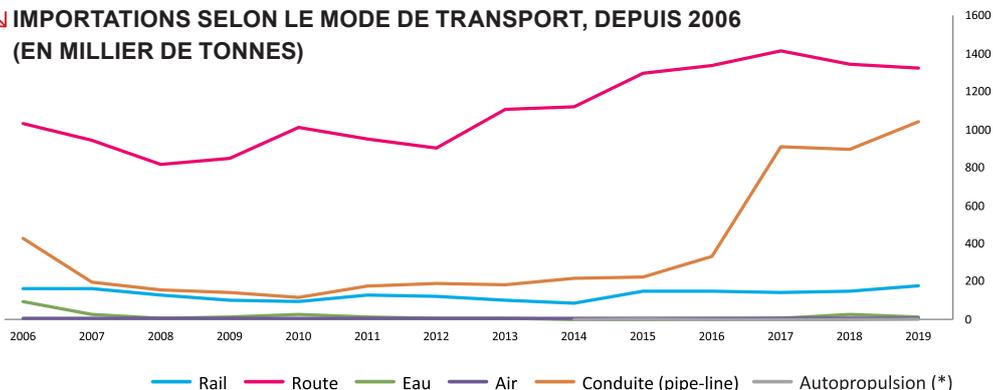
A Genève, il y a 75 stations-taxis réparties sur le canton dont la plupart sont localisées en ville de Genève. De plus, un grand nombre de voies bus (ou trams) est utilisable par les taxis pour augmenter la rapidité de leurs services. Au total, 1184 taxis sont immatriculés avec des plaques genevoises.

	Stations taxis	Nombre de places
Ville de Genève	46	260
Autres	29	166
Canton	75	426

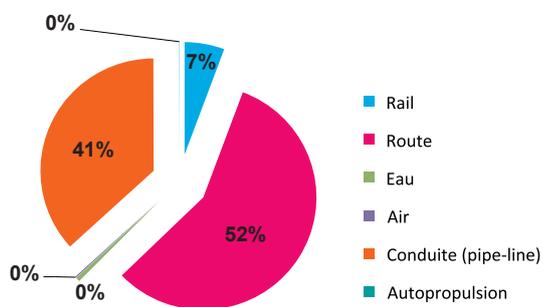
	Nombre	Longueur (km)
Voies TC utilisables par taxis	421	30
Autres voies TC	944	81
Total	1'365	111

MODE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES AUX POSTES DE DOUANES DU CANTON DE GENÈVE

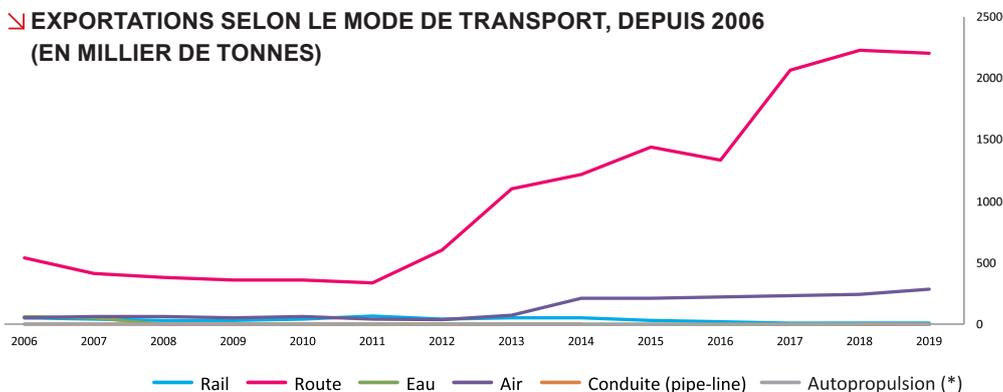
↳ IMPORTATIONS SELON LE MODE DE TRANSPORT, DEPUIS 2006 (EN MILLIER DE TONNES)



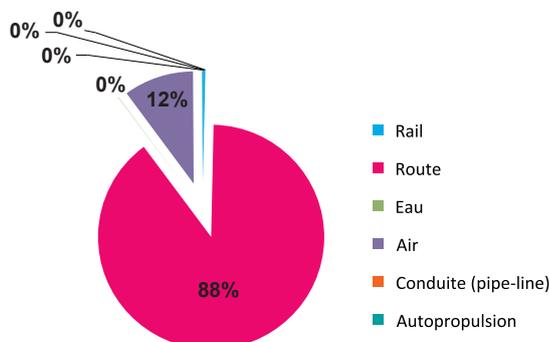
↳ IMPORTATIONS (2019)



↳ EXPORTATIONS SELON LE MODE DE TRANSPORT, DEPUIS 2006 (EN MILLIER DE TONNES)



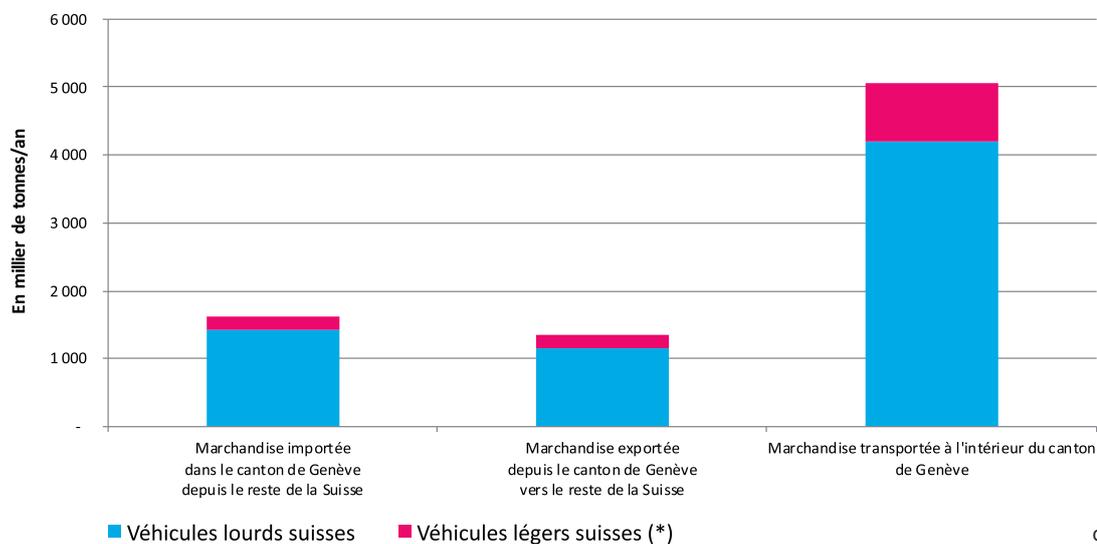
↳ EXPORTATIONS (2019)



(source: Administration fédérale des douanes - Statistique du commerce extérieur / Office cantonal de la statistique, 2020)

En 2019, la majorité des tonnes de marchandises importées ou exportées dans le canton de Genève est acheminée par route (soit le 52% des importations et le 88% des exportations). Moins de 1% des tonnes sont exportées alors par le rail alors que cette part était de 5% en 2012. Les tonnes transportées par rail représentent 7% du total des importations.

TRANSPORT DE MARCHANDISE SUR ROUTE – ÉCHANGES AVEC LES RESTE DE LA SUISSE 2018

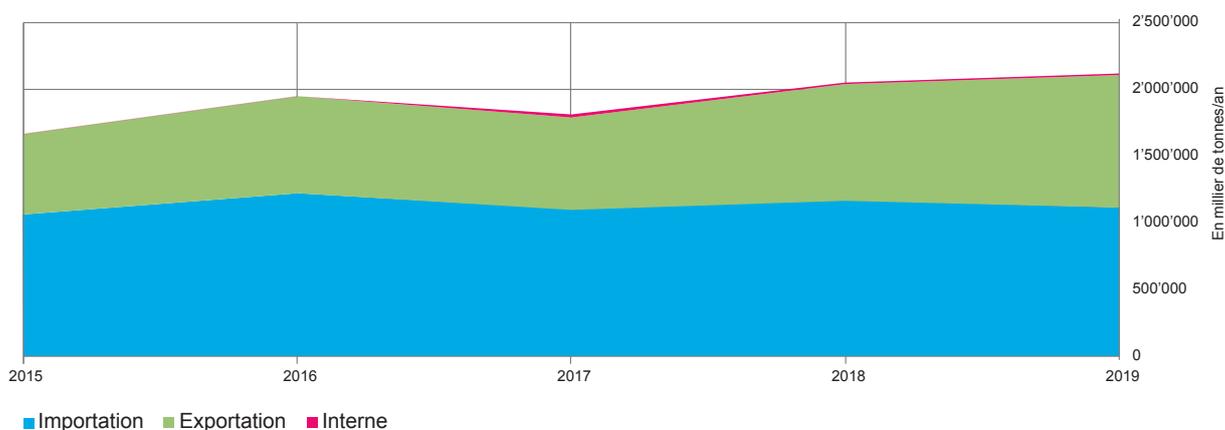


(source : OFS – Statistique du transport de marchandises (STM))

(*) Les enquêtes sur les véhicules légers sont mises à jour tous les 10 ans, les dernières statistiques datent de 2013.

En 2018, 37% des tonnes transportées par la route dans le canton sont liées à des déplacements en échange avec le reste de la Suisse ; 20% liés à des marchandises importées et 17% à des marchandises exportées; les 63% sont liées à des marchandises transportées à l'intérieur du canton de Genève.

IMPORTATION, EXPORTATION ET ÉCHANGE INTERNE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR RAIL – (EN MILLIER DE TONNES/AN)

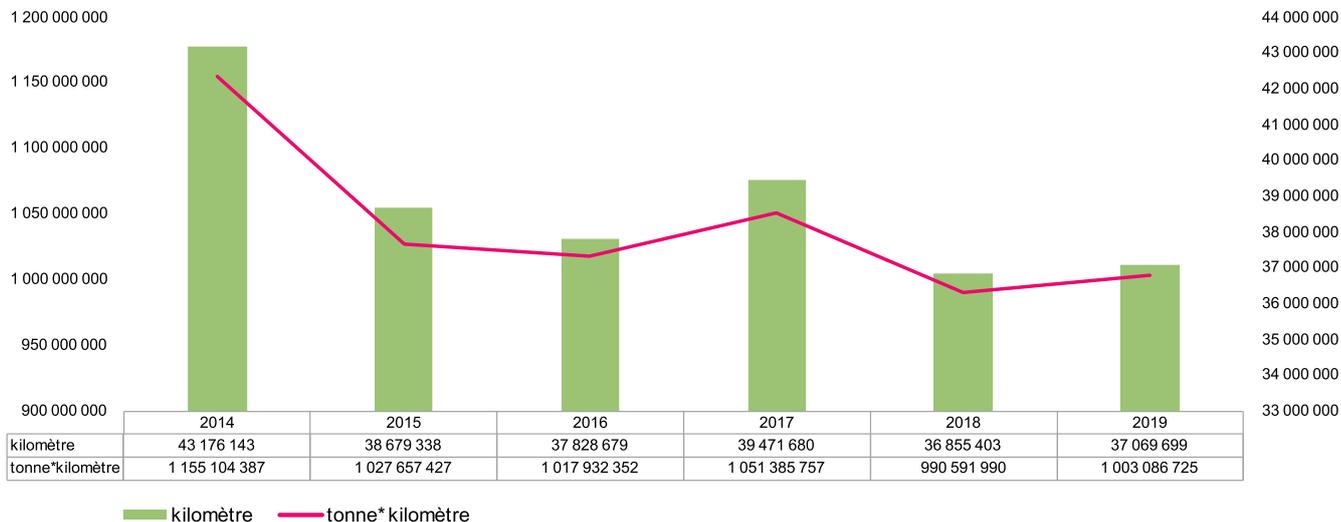


En 2019, environ 2'100'000 de tonnes ont été transportées de et vers les gares de marchandises genevoises (Genève-La Praille et Vernier-Meyrin ainsi que Genève Cornavin). Entre 2015 et 2019, le trafic marchandise sur le canton de Genève a connu une augmentation de l'ordre de 25%. Le transport de marchandise interne au canton est négligeable.

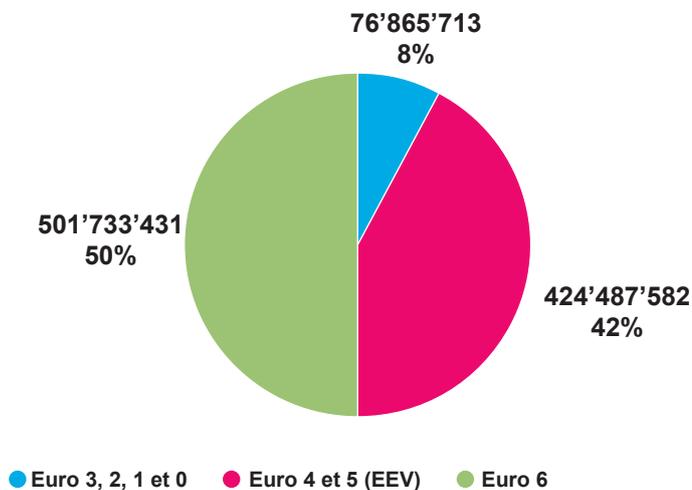
(source : CFF Cargo, 2020)

VÉHICULES PL SOUMIS À LA RPLP (> 3.5T) IMMATRICULÉS DANS LE CANTON DE GENÈVE

ÉVOLUTION 2014-2019 DES TONNES ET DES TONNES KILOMÈTRES



RÉPARTITION EN FONCTION DES CATÉGORIES DE REDEVANCE

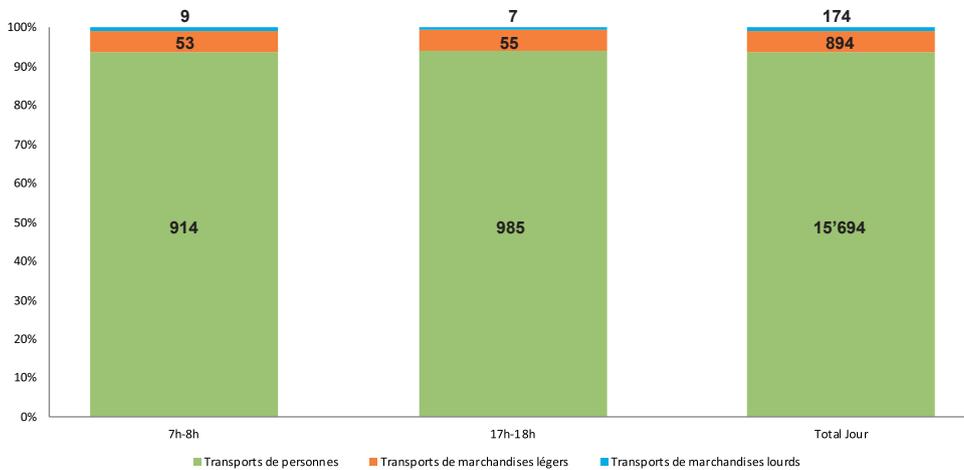


Entre 2014 et 2019 les distances et les tonnes * kilomètres transportées par les véhicules poids-lourd soumis à la RPLP ont diminué de 14, respectivement 13%. Le montant de la redevance s'échelonne entre 2.28 ct./km pour les véhicules les plus propres (Euros 6), 2.69 ct./km pour les véhicules disposant des normes Euro 4 et 5 à 3.10 ct./km pour les véhicules les plus polluants (Euro 1 à 3).

(source : Administration fédérale des douanes AFD, 2020)

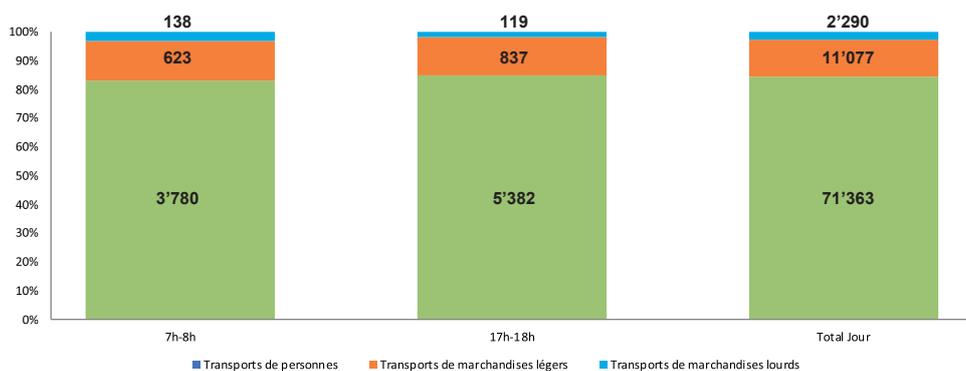
COMPTAGES ROUTIERS – PARTS DES POIDS LOURDS – 2018

↘ AUTOROUTE (VENGERON), 2 SENS DE CIRCULATION, SUR LES JOURS OUVRÉS (DU LUNDI AU VENDREDI)



AUTOROUTE (VENGERON)	7H-8H	17H-18H	TOTAL JOUR	RATIO JOUR (%)
Transports de personnes	3'780	5'382	71'363	84%
Transports de marchandises légers	623	837	11'077	13%
Transports de marchandises lourds	138	119	2'290	3%
Total général	4'541	6'337	84'731	100%

↘ TRANCHÉE COUVERTE DE MEYRIN, 2 SENS DE CIRCULATION, SUR LES JOURS OUVRÉS (DU LUNDI AU VENDREDI)



TRANCHÉE COUVERTE DE MEYRIN	7H-8H	17H-18H	TOTAL JOUR	RATIO JOUR (%)
Transports de personnes	914	985	15'694	94%
Transports de marchandises légers	53	55	894	5%
Transports de marchandises lourds	9	7	174	1%
Total général	976	1'048	16'761	100%

Sur l'autoroute, la part des véhicules transportant des marchandises représente sur la journée 16% du trafic total (3% de poids lourds). Cette part est équivalente sur les heures de pointes (7h-8h et 17h-18h).

Au droit de la Tranchée Couverte de Meyrin, les véhicules transportant des marchandises représentent 6% du trafic total (1% de poids lourds).

(source : Comptages Office Fédéral des Routes, 2018)

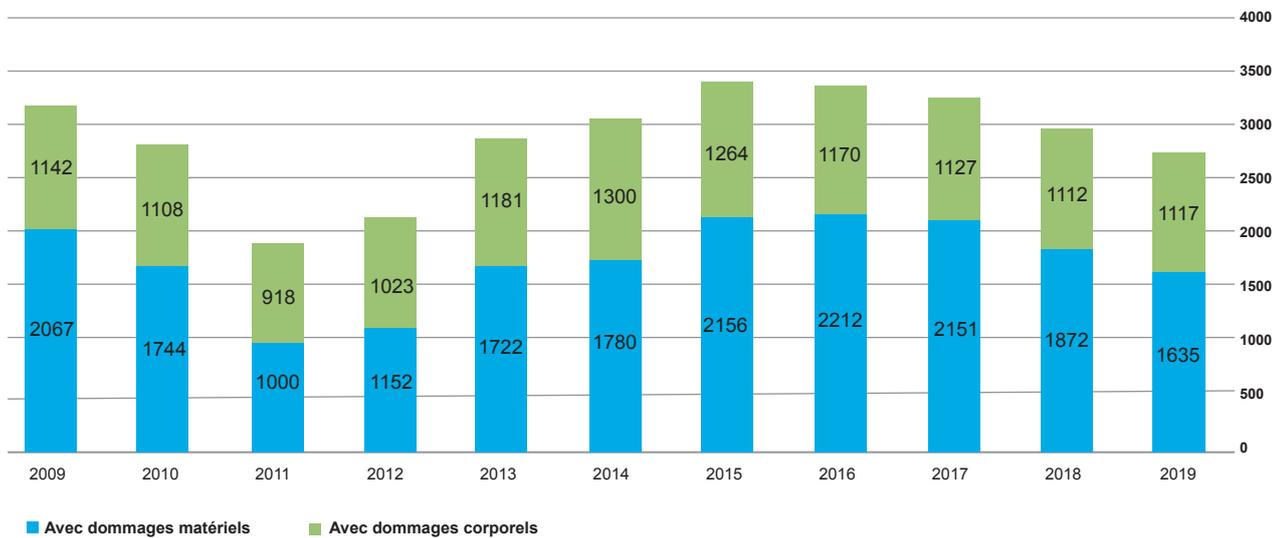
CHAPITRE 9

ACCIDENTOLOGIE

Accidents selon les conséquences sur le canton de Genève évolution 2009-2019	104
Accidents : victimes selon le moyen de transport	105
Points noirs sur le canton de Genève	106

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

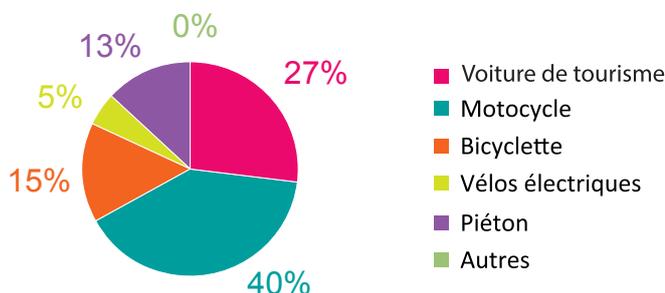
ACCIDENTS SELON LES CONSÉQUENCES SUR LE CANTON DE GENÈVE – ÉVOLUTION 2009-2019



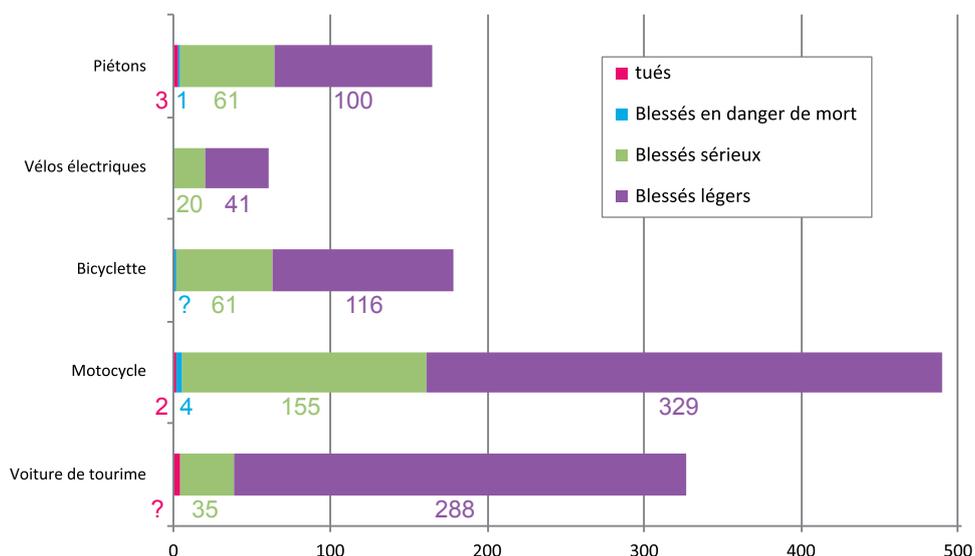
En 2019 dans le canton de Genève 2'770 accidents ont été dénombrés dont 1'653 avec dommages matériels et 1117 avec dommages corporels. Le nombre d'accidents ayant fait l'objet de procès-verbaux traités par la Police varie depuis 2009 entre 1'900 et 3'400 unités.

ACCIDENTS : VICTIMES SELON LE MOYEN DE TRANSPORT

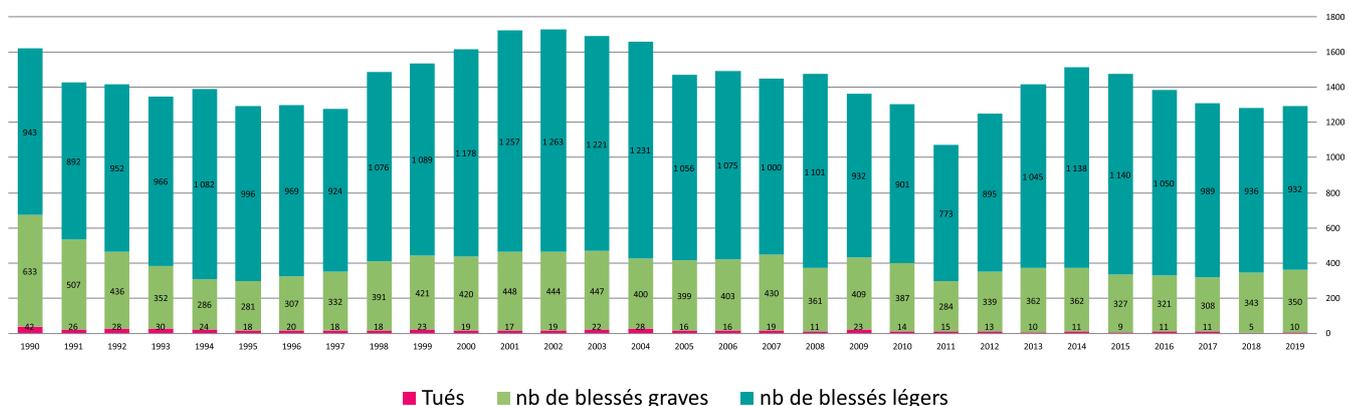
↳ RÉPARTITION DES VICTIMES SELON LE MOYEN DE TRANSPORT – 2019



↳ VICTIMES SELON LE MOYEN DE TRANSPORT CANTON DE GENÈVE – 2019



↳ ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENT SELON LA GRAVITÉ CANTON DE GENÈVE

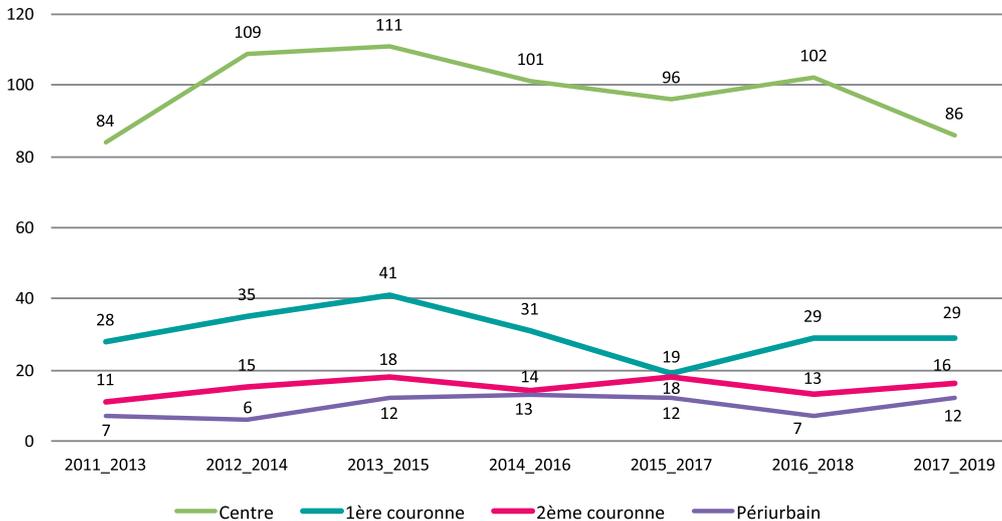


Le nombre de victimes d'accidents mortels ou graves a baissé depuis le début des années 1990. On a compté en 2019 1'222 victimes d'accidents dont 10 tués, 332 blessés graves et 874 blessés légers. 40% des victimes sont des motocyclistes alors que la part modale des déplacements en deux-roues motorisés est de 4% seulement (MRMT 2015).

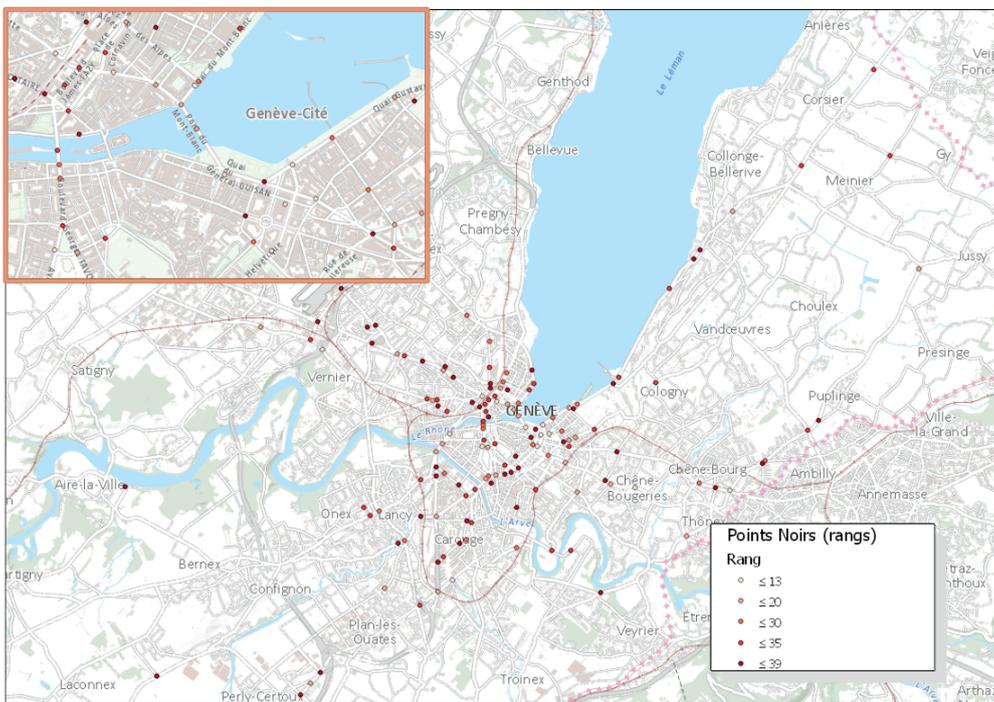
(source: OFROU, Mistra rapport vue d'ensemble de l'accidentologie)

POINTS NOIRS(*) SUR LE CANTON DE GENÈVE

POINTS NOIRS SELON LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE



POINTS NOIRS SUR LE CANTON DE GENÈVE (PÉRIODE 2017-2019)



On compte sur la période 2017-2019 151 points noirs dans le canton de Genève. Plus de la moitié d'entre eux (86) sont en ville de Genève.

(*): explication de la méthodologie de calcul en page 107.

CALCUL DES POINTS NOIRS : MÉTHODOLOGIE

Type de route	Périmètre de recherche (diamètre)	Valeur de calcul	Valeur limite (3 ans)
Autoroute/ Semi-autoroute	250 m		≥ 8
Hors localité	150 m	$2 * U_{(G+SV)} + 1 * U_{(LV)}$	≥ 5
En localité	50 m		≥ 5

Tableau 1 : Schéma de calcul des points noirs, extrait de la norme.

Depuis 2011, l'Office fédéral des routes (OFROU) centralise les statistiques des polices cantonales en matière d'accidentologie. Chaque accident est localisé précisément, grâce à l'usage du GPS. A partir de ces données, les points noirs sont calculés selon la règle VSS SNR 531 724 "Sécurité routière; gestion des points noirs / BSM"; Un endroit du réseau routier est considéré comme UN point noir si le nombre d'accidents avec dommages corporels dépasse une valeur limite dans un périmètre de recherche défini au cours des trois dernières années.

La recherche des points noirs implique de classer les données d'accidents selon des catégories de gravité des accidents (G : nombre de morts, SV : nombre de blessés graves, LV : nombre de blessés légers), selon le type de route (autoroute/semi-autoroute ; route hors localité ; route en localité), et de les représenter sur une carte. Les accidents ayant entraîné la mort ou avec dommages corporels graves sont comptabilisés à double par rapport aux accidents avec dommages corporels légers. Des accidents sont associés à un point noir dès que, dans un rayon donné, la valeur limite définie par la norme est atteinte (voir tableau). Un tronçon de route à l'intérieur d'une localité peut par conséquent être considéré comme point noir si au moins cinq accidents sont survenus en trois ans dans un diamètre de 50 m (dans un sens de circulation).

CHAPITRE 10

AIR ET BRUIT

Pollution de l'air et trafic motorisé	110
Pollution sonore et trafic motorisé	113

POLLUTION DE L'AIR ET TRAFIC MOTORISÉ

↳ ÉMISSION D'OXYDE D'AZOTE (NO_x)

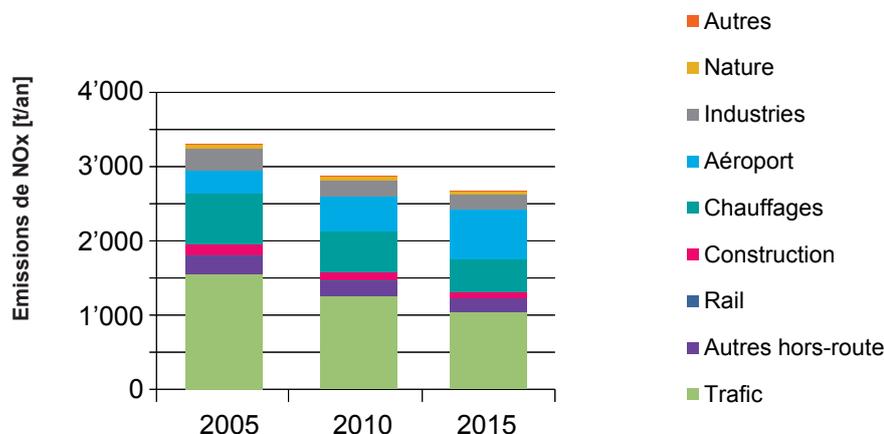


Figure : Emissions de NO_x par source émettrice pour le canton de Genève (données CADERO, SABRA)

La période 2005-2015 montre une diminution des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) pour l'ensemble des sources, hormis pour l'aéroport, où elles augmentent. Les sources principales d'émission d'oxydes d'azote sont le trafic, l'aéroport et les chauffages.

↳ ÉMISSION DE PARTICULES FINES (PM₁₀)

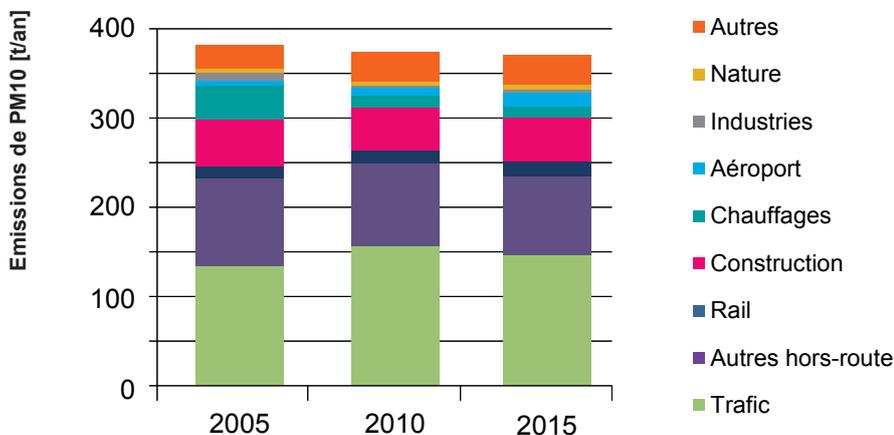
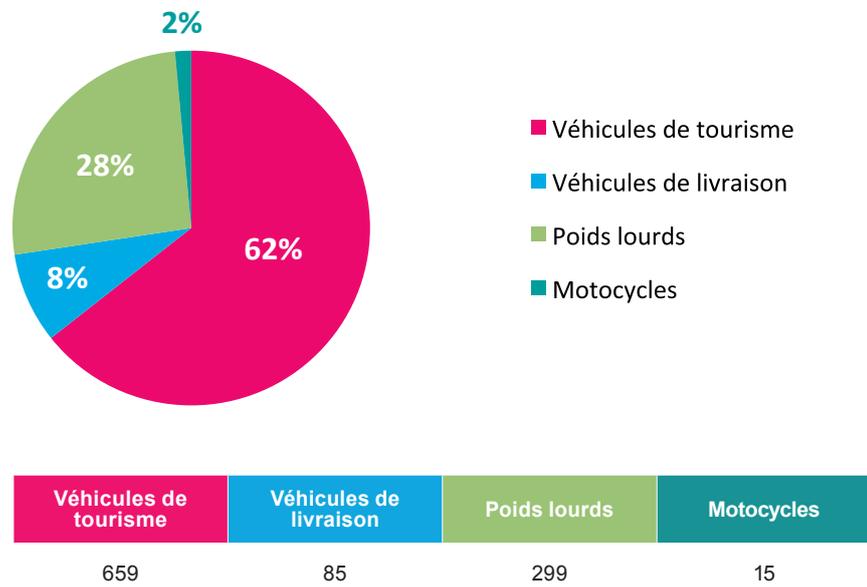


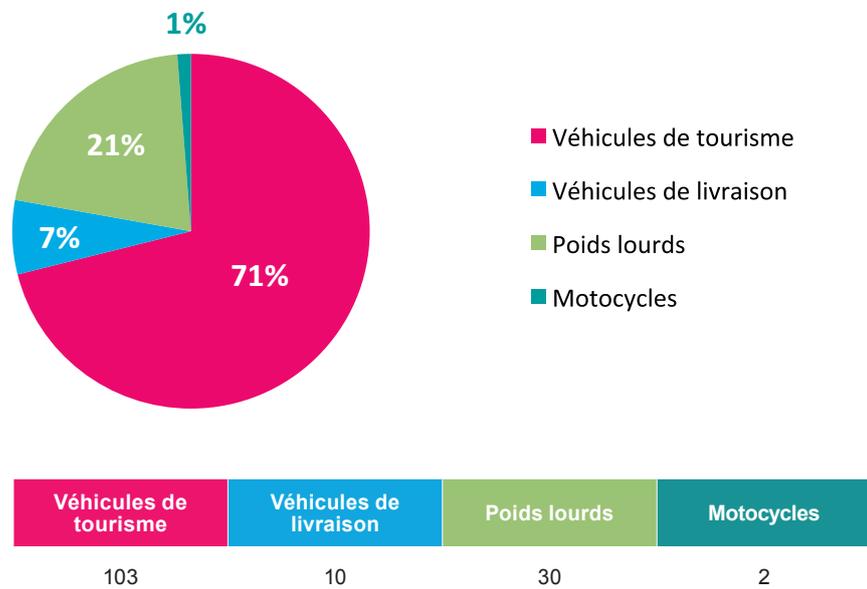
Figure : Emissions de particules fines (PM₁₀) par source émettrice pour le canton de Genève (données CADERO, SABRA). La source "autres hors-route" comprend les machines agricoles, de navigation, de chantier/construction, d'horticulture/loisirs, militaires et de l'artisanat. La source "autres" comprend notamment les feux en plein air de résidus agricoles.

La période 2005-2015 montre une faible diminution des émissions de particules fines (PM₁₀). Les sources principales d'émission de particules fines sont le trafic, les autres hors-route et la construction.

↳ ÉMISSIONS DE NOx ISSUES DU TRAFIC, POUR LE CANTON DE GENÈVE 2015

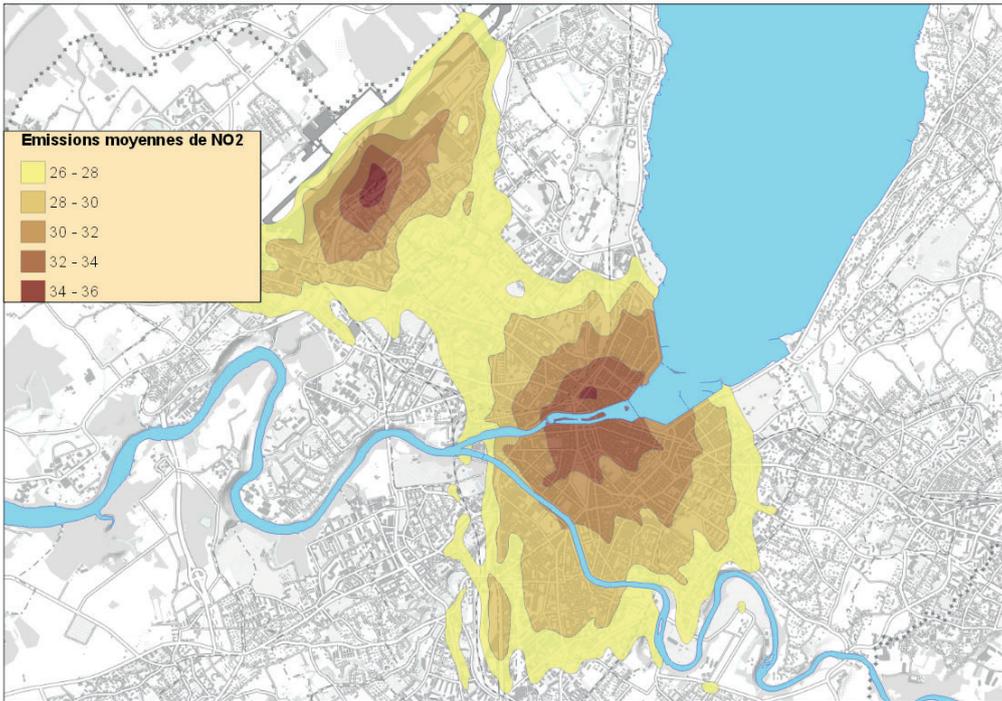


↳ ÉMISSIONS DE PM10 ISSUES DU TRAFIC, POUR LE CANTON DE GENÈVE 2015



(source: Cadastre des émissions romand (CADERO) - DT- Direction générale de l'environnement - Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants)

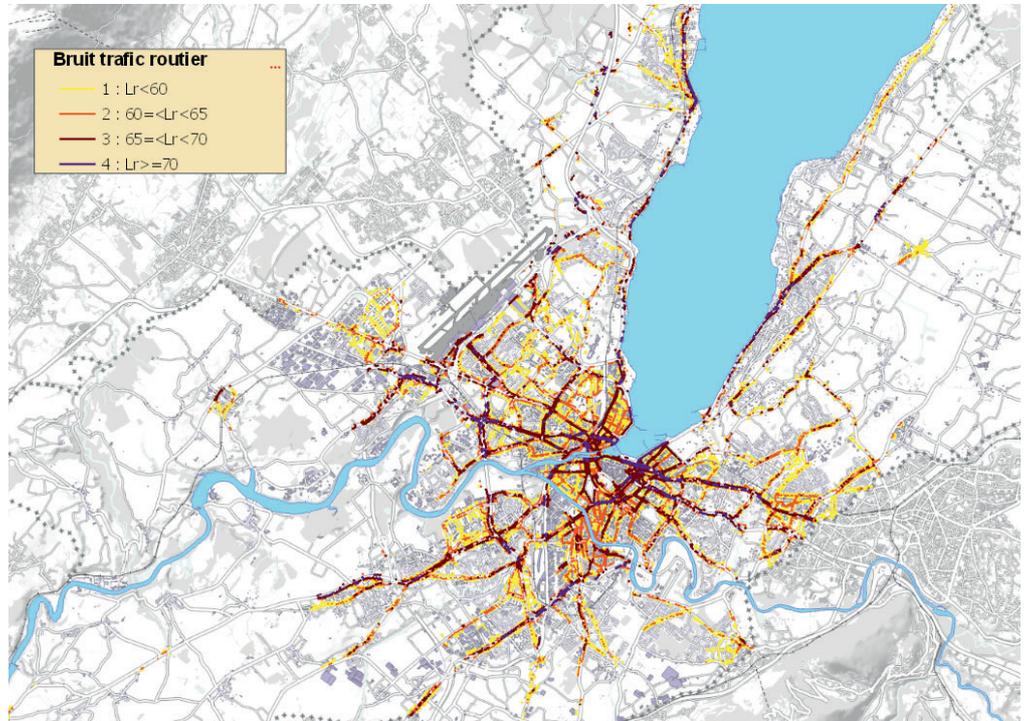
POLLUTION DE L'AIR ET TRAFIC MOTORISÉ



Cette cartographie montre les concentrations des immissions de dioxyde d'azote (NO₂) en moyenne sur une période de huit ans (2012-2019) sur le territoire genevois. Ceci permet de mettre en évidence les immissions de NO₂ en limitant l'influence des fluctuations annuelles dues en partie à des facteurs climatiques. Elle est modélisée à partir d'un réseau de capteurs passifs répartis sur l'ensemble de la zone cartographiée et des stations de mesure de la qualité de l'air. La méthode de modélisation fait aussi appel au cadastre des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), comme variable secondaire. La valeur limite d'immission annuelle fixée par l'OPair est de 30 µg/m³.

POLLUTION SONORE ET TRAFIC MOTORISÉ

▾ BRUIT DU AU TRAFIC ROUTIER EN JOURNÉE - 2017



La principale source de bruit en Suisse est la circulation routière. La population du canton de Genève, à l'instar des habitants des autres régions urbaines, est quotidiennement exposée à un bruit du trafic routier dépassant les limites légales.

Depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), au 1^{er} avril 1987, les propriétaires de routes ont l'obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives. Cette exigence concerne tant la confédération, les cantons que les communes dont les routes doivent être assainies afin de réduire les nuisances sonores en dessous des limites légales avant le 31 mars 2015 pour les routes nationales et avant le 31 mars 2018 pour les routes cantonales et communales.

Le canton de Genève a établi un cadastre du bruit routier, régulièrement mis à jour sur la plateforme SITG (voire ci-dessus), qui permet d'avoir une "photographie" de la situation.

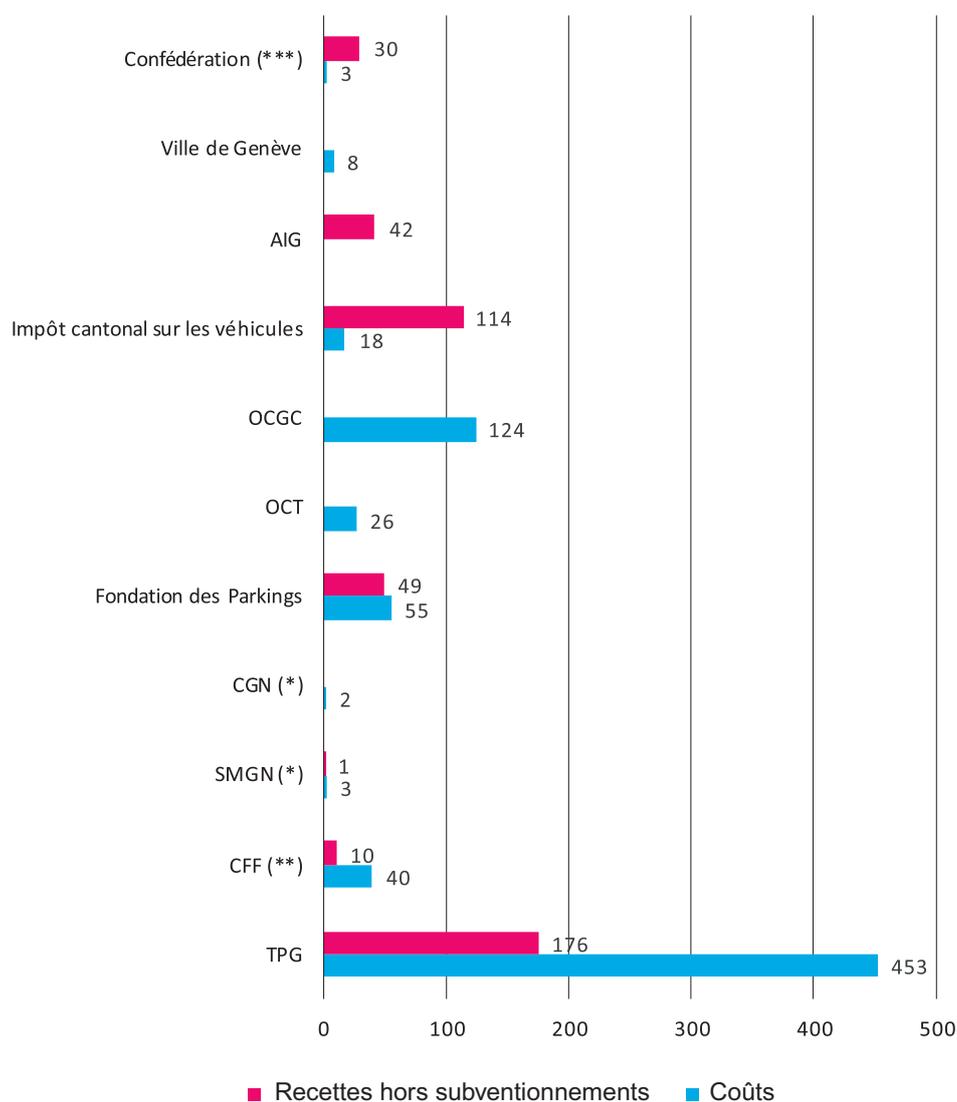
CHAPITRE 11

COÛTS ET RECETTES DE LA MOBILITÉ À GENÈVE

Canton de Genève - Coûts et recettes liées aux transports	116
Budget de fonctionnement 2019	117
Coûts d'investissement – exemple de projet	118

Le système de transport à Genève a généré en 2019 1.050 milliards de F de coûts et rapporté 421 MIO F en prenant également compte des dépenses liées aux investissements. Selon le plan décennal des investissements 2020-2029, le canton finance en moyenne à hauteur de 320 MIO F les investissements sur la mobilité ; la Confédération y contribue à hauteur de 27 millions par année par le biais des programmes d'agglomération ou des cofinancements pour la mise en application de la loi sur le réseau des transports collectifs (H1 50).

▾ CANTON DE GENÈVE - COÛTS ET RECETTES LIÉES AUX TRANSPORTS



(*) Subventionnement cantonal

(**) Subventionnement GE, OFT, VD

(***) reversement RPLP, vignette, huiles minérales

BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2019

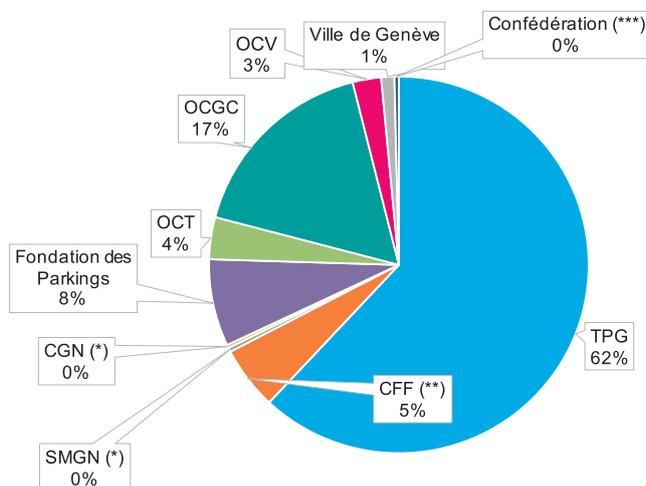
Outre les dépenses d'investissement, les principales lignes de dépense (budget de fonctionnement) sont liées à l'exploitation des transports publics à hauteur de 497 MIO F dont 453 MIO F pour les tpg, suivies des dépenses liées au fonctionnement des offices cantonaux en charge de la politique de mobilité (OCT, OCGC et OCV) s'élevant à environ 168 MIO F.

Les coûts de fonctionnement des activités de la Fondation des Parkings se chiffrent à 55 MIO F. Enfin, le canton reverse annuellement à la Ville de Genève 8 MIO pour l'entretien des routes d'intérêt cantonal et 2.7 MIO F à la Confédération dans le cadre du projet de financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) .

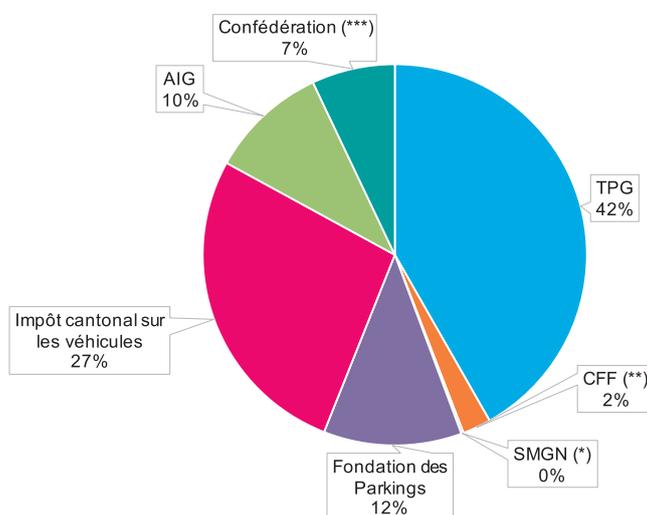
S'agissant des recettes, les opérateurs de transports collectifs (TPG, CFF et SMGN) ont généré 176 MIO F lié principalement à la vente de titres de transport. L'impôt cantonal sur les véhicules a rapporté 114 MIO F alors que les recettes de la Fondation des parkings s'élèvent à 48 MIO F.

L'Aéroport International de Genève reverse par ailleurs le 50% de ses bénéfices à l'Etat soit 42 MIO F en 2019. Enfin, la Confédération reverse au canton 24 MIO F de CHF issus principalement de la redevance sur les huiles minérales, la RPLP et la vignette autoroutière.

COÛTS DE FONCTIONNEMENT



RECETTES HORS SUBVENTIONNEMENTS



(source : Département des Infrastructures, 2020)

COÛTS D'INVESTISSEMENT – EXEMPLE DE PROJET

↳ LIAISON CEVA

Mise en service décembre 2019.

1,567 milliard de francs suisses pour les 14 kilomètres situés sur le canton de Genève. Près de 56% de ces coûts sont assumés par la Confédération, tandis qu'un peu plus de 44% sont à la charge du Canton.

↳ ROUTE DES NATIONS ET JONCTION DU GRAND SACONNEX

Mise en service commune en 2023.

La jonction pilotée par la Confédération représente 240 mio de F comprenant une participation du Canton de l'ordre de 14%.

La route des Nations de maîtrise d'ouvrage cantonale représente 153 MIO F.

↳ EXTENSION DU TRAMWAY CORNAVIN-ONEX-BERNEX (TCOB)

Mise en service : en 2021, 2.3 kilomètres, 4 arrêts.

Le coût des travaux représente 90 millions de F, une participation de la Confédération de 24 millions est attendue.

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS (OCT)

4, chemin des Olliquettes

1213 Petit-Lancy

Adresse postale : case postale 271–1211 Genève 8

Tél. +41 (0)22 546 78 00