



Faculté de l'environnement naturel,  
architectural et construit  
Laboratoire de sociologie urbaine

# Les usages des mesures d'accompagnement du Léman Express

Rapport de recherche

Elisa Tirindelli  
Guillaume Devron  
Vincent Kaufmann  
Laboratoire de Sociologie Urbaine  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Cahier du LaSUR 39

Mai 2023

# 1 Objectifs de la recherche

La Cour des comptes vaudoise, Cour des comptes genevoise et Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes se sont saisies de la problématique des mesures d'accompagnement du Léman Express (LEx ci-après). Dans ce cadre, ces institutions souhaitent en particulier mesurer l'adéquation des mesures d'accompagnements implémentées ou prévues dans les gares du Léman Express avec les pratiques des habitants du Grand Genève.

La question des améliorations susceptibles de renforcer l'utilisation des mesures d'accompagnement du LEx et du LEx lui-même nécessite de collecter des informations directement auprès des usagers et des non-usagers des mesures d'accompagnement :

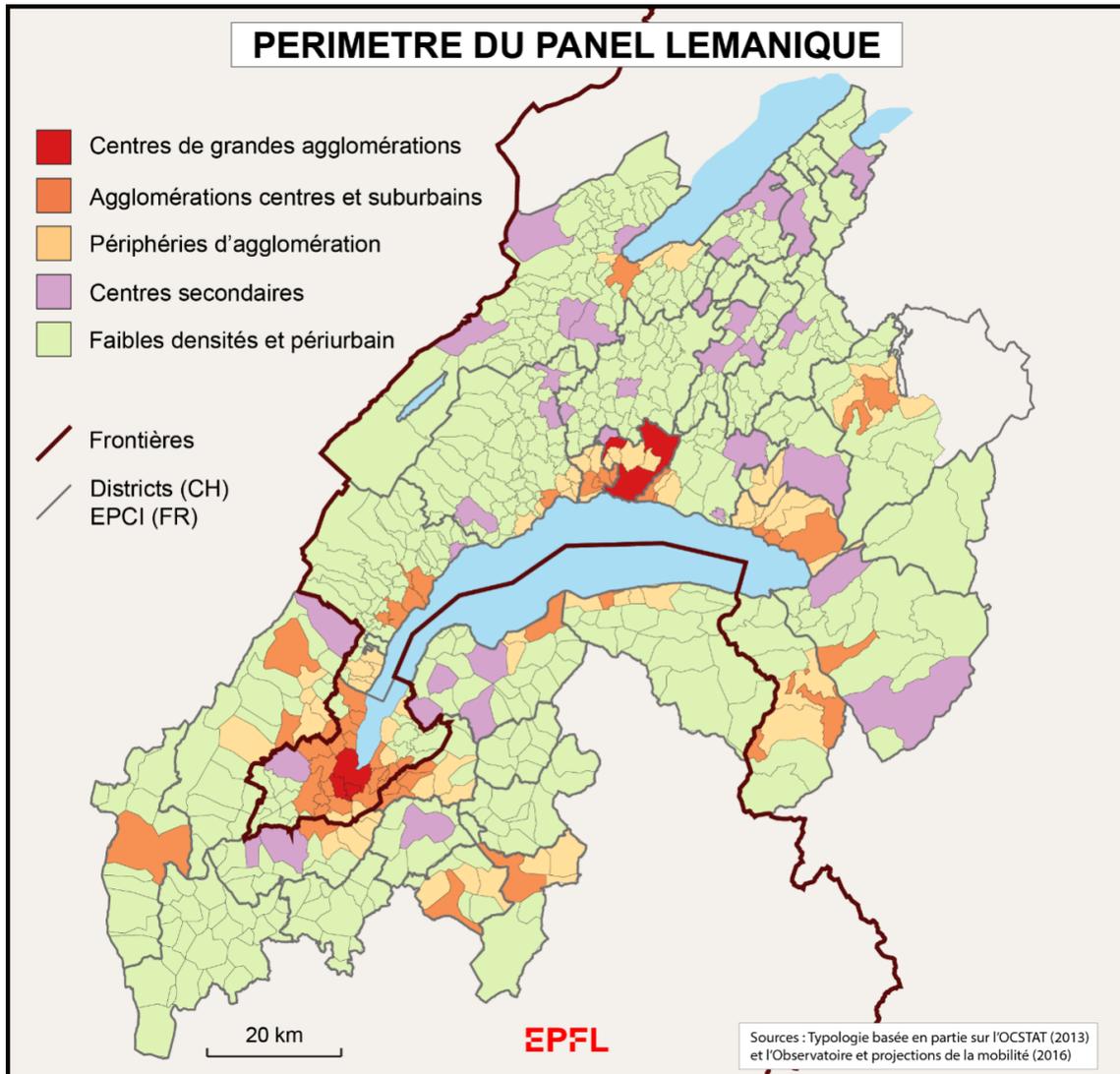
- Les usagers des mesures d'accompagnement et du LEx pourraient fournir des informations quant aux améliorations à apporter afin que ces mesures soient davantage utilisées (notamment durant les heures et les jours pour lesquels le Léman express connaît une plus faible affluence).
- Les non-usagers de mesures d'accompagnement et du LEx sont des personnes n'ayant pas encore effectué de transfert modal et qui continuent à utiliser leur véhicule motorisé personnel plutôt que le LEx. Ces personnes sont susceptibles de fournir des informations quant aux mesures d'accompagnement manquantes ou aux améliorations à apporter aux mesures existantes afin de les inciter à opérer un transfert modal.

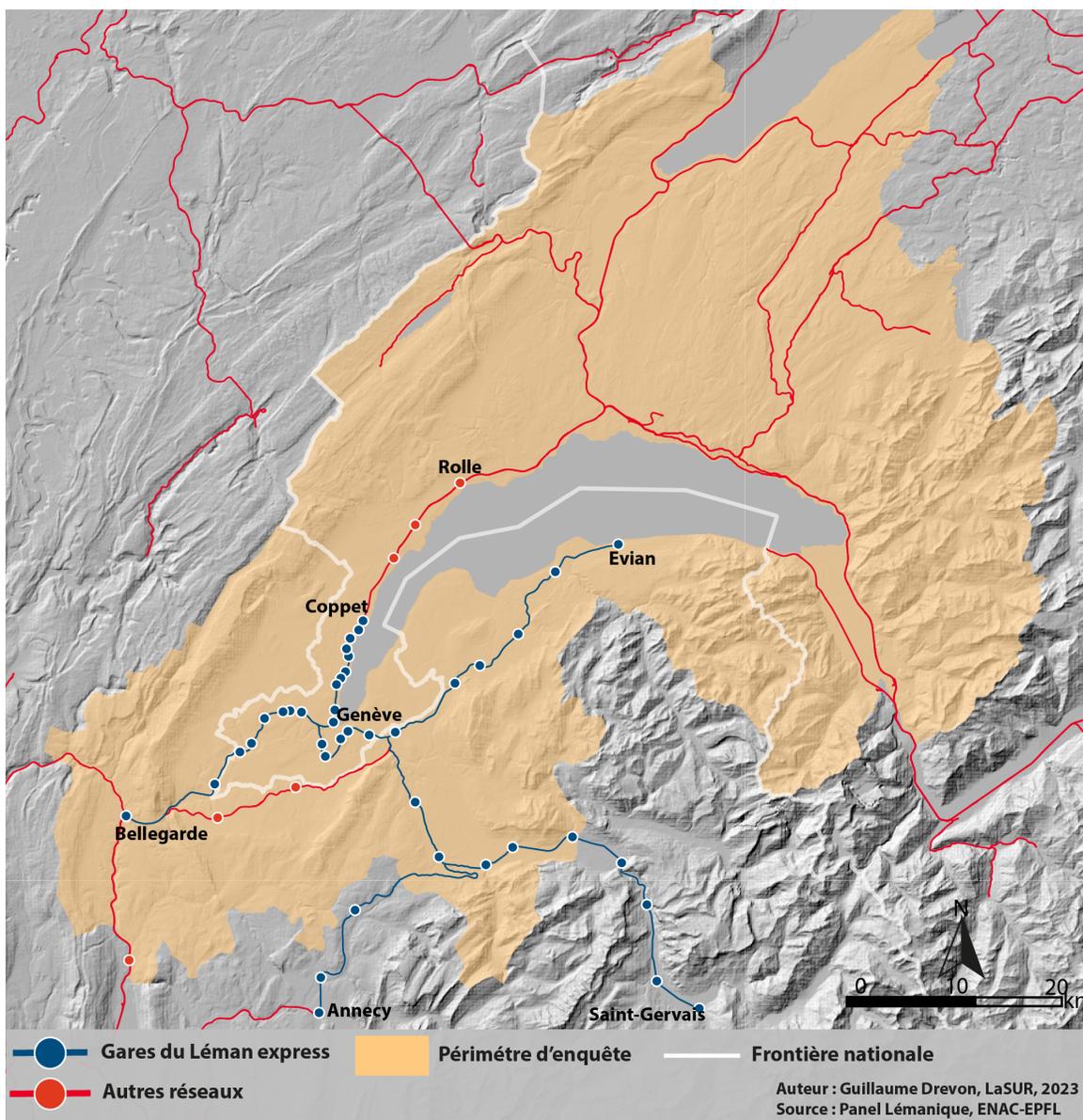
Il s'agit de distinguer géographiquement trois sous-populations à interroger correspondant aux trois "bassins" géographiques couverts par les audits des trois institutions partenaires, soit :

- Habitants du district de Nyon ;
- Habitants du Canton de Genève ;
- Habitants des intercommunalités du genevois français : le Genevois, Thonon agglomération, Annemasse agglo, Arve et Salève, Faucigny Glières, Pays Rochois, Pays Bellegardien, Pays de Gex.

## 2 Dispositif de recherche

Pour répondre à la commande des institutions précédemment mentionnées, le dispositif de recherche s'appuie sur la 1ère vague de l'enquête de panel de durabilité des pratiques porté par la faculté ENAC de l'EPFL. Ainsi un set de questions permettant de répondre aux questions posées par les Cours des comptes a été ajouté.





## 2.1 Le panel sur la durabilité des pratiques

Pour être en mesure de mener une recherche de pointe sur la transition des modes de vie vers la neutralité carbone, la faculté ENAC de l'EPFL a décidé de lancer une enquête de panel d'une durée de 5 ans. Celle-ci aura pour but de mesurer l'évolution des comportements, des usages et des opinions sur des modes de vie à la manière d'un observatoire.

Le panel couvre l'arc lémanique, il porte donc sur les cantons de Genève et de Vaud, ainsi que le Bas Valais, les districts fribourgeois de la Veveyse, de la Glâne,

de la Broye et une partie de la Gruyère, le Pays de Gex, le Chablais et le Genevois français (Carte 1), soit un territoire très diversifié sur le plan du gradient d'urbanisation, des cadres de vie et de la situation socio-économique des populations résidentes.

## 2.2 Echantillon et méthodologie

La méthodologie de constitution du panel a été développée avec l'équipe de FORS de l'Université de Lausanne, spécialisée dans ce type d'enquêtes. A partir d'un tirage initial, les répondants seront sollicités pour les différentes enquêtes prévues sur une durée de 5 ans. La taille de l'échantillon initial tient compte de la mortalité prévisionnelle de l'échantillon au fil du temps et de façon à ce que les données de la dernière enquête aient encore des effectifs qui la rendent exploitable en fonction des différenciations territoriales retenues (5 cadres de vie différenciés) au sein des périmètres du Canton de Vaud et du Grand Genève. L'échantillon est conçu de façon à permettre de disposer d'un effectif suffisant dans chacun des cinq secteurs de tirage lors de la dernière enquête (400 personnes par secteurs). L'échantillon de départ est le plus restreint possible compte tenu de cette contrainte, afin de ne pas occasionner des dépenses inutiles.

Alors que nous tablions sur un taux de réponse de l'ordre de 18-20%, la 1ère vague d'enquête du Panel a permis de récolter 11 248 questionnaire remplis (après nettoyage de la base de données), soit un taux de réponse de 24%. Ventilée en fonction des différents territoires, nous disposons donc des effectifs suivants :

- Canton de Fribourg : 672
- Canton de Vaud : 5556, dont :
  - *Ville de Lausanne* : 1259
- Canton du Valais : 161
- District de Nyon : 676
- Canton de Genève : 2154, dont :
  - *Ville de Genève* : 979
- France voisine : 2705, dont :
  - *Genevois français (périmètre du Grand Genève)* : 2215

Comme modalité de passage des enquêtes, le mode digital a été retenu (questionnaire en ligne, auto-administré, avec code d'accès personnel et hot line pour répondre aux problèmes ou questions liées à l'enquête), avec des courriers papiers et des relances (2).

### **2.3 L'enquête sur la mobilité**

La 1<sup>ère</sup> vague d'enquête sur la mobilité porte sur les habitudes et les changements d'habitudes et ce qui les informe. C'est ainsi que l'enquête mobilité permettra de :

- Rendre compte des habitudes de mobilité de la vie quotidienne et du week-end.
- Rendre compte des déplacements avec nuitée et des voyages.
- Rendre compte des logiques qui sous-tendent les pratiques modales
- Rendre compte des rythmes de vie

L'enjeu de l'enquête est en particulier de recueillir l'accessibilité aux différents moyens de transport, les pratiques de déplacements et de loisirs, de connaître précisément l'utilisation des modes de transport et d'identifier les représentations positives ou négatives associées à la mobilité et aux différents moyens de transports.

### **2.4 Le set des questions spécifiques au Léman Express**

Dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> vague d'enquête sur la mobilité, les questions spécifiques suivantes ont été posées :

Q34 De manière générale, à quelle fréquence vous déplacez-vous dans le Grand Genève ?

Le Grand Genève est une agglomération transfrontalière couvrant le canton de Genève (Genève, Vernier, Lancy, etc.), le district de Nyon (Nyon, Gland, Rolle, etc.) et le pôle métropolitain du genevois français (Annemasse, Thonon-les-Bains, Valserhône, Gex, etc.).

Par exemple, si vous y résidez, chaque déplacement hors de votre domicile est considéré comme un déplacement dans le Grand Genève.

- Tous les jours ou presque (1)
- 2-3 jours par semaine (2)

- 1 jour par semaine (3)
- 2-3 jours par mois (4)
- 1 jour par mois (5)
- Moins d'1 jour par mois (6)
- Jamais (7)

Q36 Pour vos déplacements dans le Grand Genève, quelles mesures listées ci-dessous pourraient vous faire utiliser davantage le Léman Express (LEx) ? *Afficher cette question :*

*If Q34 = Tous les jours ou presque*

*Or Q34 = 2-3 jours par semaine*

*Or Q34 = 1 jour par semaine*

*Or Q34 = 2-3 jours par mois*

*Or Q34 = 1 jour par mois*

Veillez choisir les deux mesures prioritaires.

- Créer de nouvelles places P+R (1)
- Diminuer les tarifs des P+R (2)
- Améliorer la sécurité des P+R (3)
- Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R (4)
- Créer des nouvelles places dans les vélostations (5)
- Diminuer les tarifs des vélostations (6)
- Améliorer la sécurité dans les vélostations (7)
- Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations (8)
- Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEx (9)

- Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEx (10)
- Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEx (11)
- Améliorer/créer des pistes/voies cyclables (14)
- Améliorer/créer des chemins piétonniers (15)
- Pouvoir louer un véhicule (autopartage) (16)
- Pouvoir louer un vélo (vélopartage) (17)
- Autre (veuillez préciser) : (21)
- Je l'utilise déjà très régulièrement (20)
- Aucune mesure (18)

Q37 Concernant la mesure "mesure sélectionnée 1 ; mesure sélectionnée 2", quelle est la gare du Léman Express où cette amélioration vous serait la plus utile ?

▼ Annemasse (33) ... Zimeysa (127)

Q38 Concernant la mesure "mesure sélectionnée 1 ; mesure sélectionnée 2" pour la gare de "gare1 ; gare2", veuillez indiquer à quel moment cette mesure vous serait la plus utile ?

- Heures de pointe en semaine (1)
- Hors heures de pointe en semaine (2)
- Soirée (3)
- Week-end (4)

## **3 Résultats**

Les questions posées permettent d'identifier les ressorts de l'utilisation du Léman Express, la pertinence des différentes mesures d'accompagnement prévues pour soutenir son usage et d'identifier quelques pistes d'amélioration.

Cette troisième partie présente les résultats descriptifs principaux de ces analyses.

### **3.1 Analyse spécifique par territoire**

Voici tout d'abord quelques statistiques descriptives relatives aux équipements, à la pratique des différents moyens de transports dans la vie quotidienne et à la localisation des lieux de travail. Les tableaux différencient systématiquement les trois territoires institutionnels parcourus par le LEx, soit: le Canton de Genève, le District de Nyon et la partie française du Grand Genève.

Table 1: Q10: Disposez-vous d'un ou plusieurs abonnements de transports publics suivants?

Abonnement	Partie française du Grand Genève		Canton de Genève		District de Nyon		Total
	N	%	N	%	N	%	N
Abonnement 1/2 tarif CFF	158	7	689	28	296	40	1143
Abonnement communautaire (TAC, BUT, Mobilis, TPG, Unireso, Frimobil)	137	6	677	28	39	5	853
Abonnement de parcours CFF (service direct)	5	0	12	0	64	9	81
Abonnement forfaitaire SNCF/TER (TER, MAX Jeune, MAX Senior, MAX Actif, Abonnement national, etc.)	28	1	6	0			34
Abonnement général CFF	36	2	117	5	44	6	197
Aucun abonnement de transports publics	1486	67	802	33	277	37	2565
Autre abonnement (veuillez préciser) :	18	1	21	1	7	1	46
Carte de réduction SNCF (Liberté, Jeune, Adulte, Senior, Familles nombreuses, etc.)	258	12	75	3	13	2	346
Transports en commun transfrontaliers (Léman Pass)	79	4	19	1	1	0	99
<b>Total</b>	<b>2205</b>	<b>100</b>	<b>2418</b>	<b>100</b>	<b>741</b>	<b>100</b>	<b>5364</b>

Table 2: Q11: Disposez-vous d'un ou plusieurs autres types d'abonnements de transports suivant

Abonnement	Partie française du Grand Genève		Canton de Genève		District de Nyon		Total
	N	%	N	%	N	%	N
Abonnement B+R (Bike and Ride)	2	0	4	0	1	0	7
Abonnement d'autopartage (car-sharing) à titre personnel	3	0	37	2	6	1	46
Abonnement d'autopartage (car-sharing) au nom de mon employeur	9	0	6	0	2	0	17
Abonnement de vélos en libre-service (VLS) à titre personnel	5	0	21	1	4	1	30
Abonnement de vélos en libre-service (VLS) au nom de mon employeur	2	0	2	0	6	1	10
Abonnement P+R (Park and Ride)	44	2	24	1	7	1	75
Aucun de ces abonnements	389	13	591	25	75	10	1055
Badge de télépéage	866	30	272	11	61	8	1199
Vignette autoroutière suisse	1604	55	1422	60	574	78	3600
<b>Total</b>	<b>2924</b>	<b>100</b>	<b>2379</b>	<b>100</b>	<b>736</b>	<b>100</b>	<b>6039</b>

Table 3: Q33: Fréquence par mode de transport résidents du districts de Nyon

Mode de transport	Tous les jours		2-3 semaine		1 semaine		2-3 mois		1 mois		Moins 1 mois		Jamais		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
La moto	12	2	12	3	6	2	18	5	11	6	10	2	462	23	531
La voiture en tant que conducteur-trice	347	57	149	33	58	19	32	9	7	4	17	3	34	2	644
La voiture en tant que passager-ère	27	4	112	25	116	39	85	24	46	23	77	12	89	4	552
Le bateau	1	0	1	0	2	1	6	2	6	3	102	16	420	21	538
Le train (y. c. LEx)	118	19	66	15	28	9	72	21	49	24	162	25	110	5	605
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	32	5	47	10	49	16	63	18	40	20	113	18	245	12	589
Les deux roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	11	2	14	3	5	2	5	1	4	2	13	2	475	24	527
Les transports publics (sans le train)	59	10	47	10	35	12	69	20	37	18	146	23	167	8	560
<b>Total</b>	<b>607</b>	<b>100</b>	<b>448</b>	<b>100</b>	<b>299</b>	<b>100</b>	<b>350</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>640</b>	<b>100</b>	<b>2002</b>	<b>100</b>	<b>4546</b>

Table 4: Q33: Fréquence par mode de transport résidents du Canton de Genève

Mode de transport	Tous les jours		2-3 semaine		1 semaine		2-3 mois		1 mois		Moins 1 mois		Jamais		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
La moto	49	3	31	2	24	2	29	2	11	2	42	2	1515	23	1701
La voiture en tant que conducteur·trice	473	27	438	32	335	31	181	15	80	12	139	8	358	5	2004
La voiture en tant que passager·ère	50	3	213	16	299	27	340	29	165	24	343	19	362	5	1772
Le bateau	1	0	3	0	6	1	17	1	31	5	269	15	1387	21	1714
Le train (y. c. LEx)	95	5	110	8	73	7	197	17	172	25	545	30	587	9	1779
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	415	24	173	13	119	11	113	10	77	11	200	11	784	12	1881
Les deux roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	141	8	71	5	26	2	24	2	24	4	39	2	1402	21	1727
Les transports publics (sans le train)	510	29	322	24	206	19	284	24	124	18	266	14	229	3	1941
<b>Total</b>	1734	100	1361	100	1088	100	1185	100	684	100	1843	100	6624	100	14519

Table 5: Q33: Fréquence par mode de transport résidents du Partie française du Grand Genève

Mode de transport	Tous les jours		2-3 semaine		1 semaine		2-3 mois		1 mois		Moins 1 mois		Jamais		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
La moto	35	2	31	3	24	3	44	6	25	6	47	3	1433	19	1639
La voiture en tant que conducteur·trice	1366	74	451	43	125	16	49	6	9	2	18	1	85	1	2103
La voiture en tant que passager·ère	76	4	223	21	389	48	304	40	113	26	211	14	394	5	1710
Le bateau	4	0	10	1	1	0	8	1	9	2	118	8	1459	20	1609
Le train (y. c. LEx)	61	3	51	5	47	6	57	7	75	17	480	31	928	12	1699
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	149	8	168	16	149	19	170	22	115	26	270	17	805	11	1826
Les deux roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	49	3	17	2	7	1	16	2	9	2	24	2	1494	20	1616
Les transports publics (sans le train)	115	6	89	9	61	8	117	15	88	20	383	25	866	12	1719
<b>Total</b>	1855	100	1040	100	803	100	765	100	443	100	1551	100	7464	100	13921

Table 6: Q34: De manière générale, à quelle fréquence vous déplacez-vous dans le Grand Genève ?

Fréquence	Canton de Genève		District de Nyon		Partie française du Grand Genève		Total
	N	%	N	%	N	%	N
Tous les jours ou presque	1113	53	350	53	1223	57	2686
2-3 jours par semaine	307	15	92	14	317	15	716
1 jour par semaine	177	8	43	7	120	6	340
2-3 jours par mois	172	8	42	6	106	5	320
1 jour par mois	93	4	22	3	82	4	197
Moins d'1 jour par mois	155	7	65	10	164	8	384
Jamais	73	3	42	6	116	5	231
<b>Total</b>	2090	100	656	100	2128	100	4874

Table 7: Q62: Place de stationnement domicile par territoire

	Canton de Genève		District de Nyon		Partie française du Grand Genève		Total N
	N	%	N	%	N	%	
Place de stationnement privée (parking, jardin, allée, garage, box, etc.)	1172	76	536	90	1854	90	3562
Place publique avec macaron	200	13	22	4	43	2	265
Place publique sans macaron	82	5	25	4	114	6	221
Abonnement parking public	54	4	8	1	23	1	85
Autre (veuillez préciser) :	1	0					1
Aucune	24	2	4	1	19	1	47
Chez un / plusieurs particulier(s)	1	0					1
<b>Total</b>	1534	100	595	100	2053	100	4182

Table 8: Q70: Place de stationnement sur lieu de travail par territoire

	Canton de Genève		District de Nyon		Partie française du Grand Genève		Total N
	N	%	N	%	N	%	
Un parking d'entreprise sur mon lieu de travail avec place réservée	130	37	88	36	258	28	476
Un parking d'entreprise sur mon lieu de travail sans place réservée	100	28	88	36	359	39	547
Un parking en accès public	56	16	37	15	169	18	262
Dans la rue ou sur la voie publique	50	14	16	6	68	7	134
Autre (veuillez préciser) :	13	4	8	3	31	3	52
Aucun	3	1	10	4	32	3	45
<b>Total</b>	352	100	247	100	917	100	1516

Table 9: Q48: Quelle est l'adresse exacte de l'entreprise où vous êtes employé-e?

Lieu de résidence	Canton de Genève		District de Nyon		Hors agglo		Partie française du Grand Genève		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Canton de Genève	1257	54	25	8	85	2	1	0	1368
District de Nyon	180	8	161	50	99	2			440
Hors agglo	186	8	84	26	3751	90	57	19	4078
Partie française du Grand Genève	723	31	54	17	243	6	248	81	1268
<b>Total</b>	2346	100	324	100	4178	100	306	100	7154

Table 10: Q43: Quel est votre lieu de formation principal?

Lieu de formation	Canton de Genève		District de Nyon		Hors agglo		Partie française du Grand Genève		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Canton de Genève	109	72	37	9					146
District de Nyon	9	6	25	6	3	75			37
Hors agglo	14	9	294	75	1	25			309
Partie française du Grand Genève	20	13	34	9			5	100	59
<b>Total</b>	152	100	390	100	4	100	5	100	551

## 3.2 Analyse des usages du Léman Express

Dans le cadre de vos déplacements dans le Grand Genève, quel moyen de transport utilisez-vous le plus souvent ? Pour cette question on considère tous les utilisateurs qui se déplacent dans le Grand Genève plus souvent qu'une fois par mois (Q. 34), pour un total de 5,703 enquêtées et 55% des enquêtés totales. A travers la question 33, on a classifié ces 5,703 enquêtées dans les trois suivantes catégories d'utilisateurs (pour un total de 4807 qui ont répondu à cette question parmi le 5703):

- Utilisateurs Réguliers (“Tous les jours ou presque”, “2-3 jours par semaine”, “1 jour par semaine”): 19.6%
  - Utilisateurs Réguliers dans le District de Nyon: 38%
  - Utilisateurs Réguliers dans le Canton de Genève: 16%
  - Utilisateurs Réguliers dans Partie française du Grand Genève: 11%
- Utilisateurs Occasionnel (“2-3 jours par mois” et “1 jour par mois”): 16.6%
  - Utilisateurs Occasionnels dans le District de Nyon: 21%
  - Utilisateurs Occasionnels dans le Canton de Genève: 22%
  - Utilisateurs Occasionnels dans Partie française du Grand Genève: 7%
- Non-usagers (“Moins d’1 jour par mois ” et “Jamais”): 63.8%
  - Non-usagers dans le District de Nyon: 41%
  - Non-usagers dans le Canton de Genève: 62%
  - Non-usagers dans Partie française du Grand Genève: 82%

Au niveau du profil socio-démographique (figure 1) de ces trois catégories d'utilisateurs, on peut constater que les utilisateurs réguliers et occasionnels sont plutôt des jeunes (18-24 surtout) avec une formation universitaire (bachelor ou master). Les non-usagers s'inscrivent plutôt dans la tranche d'âge 30 à 40 ans et leur niveau de formation correspond à celui de l'apprentissage. Les personnes qui composent ces trois catégories travaillent en majorité à “temps plein ou à temps partiel”.

En ce qui concerne les autres moyens de transport utilisés par les trois catégories d'utilisateurs du LEx (figure 2), les non-usagers utilisent largement la voiture en tant que conducteur. En revanche, les usagers occasionnels et réguliers utilisent plus volontiers les transports publics. Il est important de noter que les utilisateurs

occasionnels utilisent fréquemment le vélo.

La majorité des personnes qui composent les trois catégories d'utilisateurs, disposent d'un parking privé sur leur lieu de travail, avec ou sans place réservée. Ces chiffres sont moins élevés pour les utilisateurs réguliers, qui ne disposent que de parkings sur la voie publique ou dans un parking public.

Table 11: Profil socio-demo par type utilisateur

	Age						Total
	Non-usagers		Occasionnel		Régulier		
	N	%	N	%	N	%	
18-24	147	5	50	6	132	15	329
25-29	207	7	69	9	109	12	385
30-34	253	9	76	10	91	10	420
35-39	268	9	79	10	94	10	441
40-44	291	10	68	9	97	11	456
45-49	297	10	77	10	99	11	473
50-54	330	11	69	9	88	10	487
55-59	306	10	81	10	76	8	463
60-64	260	9	66	9	51	6	377
65-69	227	8	48	6	28	3	303
70-74	175	6	46	6	20	2	241
75-79	120	4	28	4	15	2	163
80+	86	3	16	2	10	1	112
<b>Total</b>	2967	100	773	100	910	100	4650

Table 12: Profil socio-demo par type utilisateur

	Niveau formation CH						Total
	Non-usagers		Occasionnel		Régulier		
	N	%	N	%	N	%	
Aucune formation achevée	18	1	5	1	1	0	24
Ecole primaire	25	2	5	1	6	1	36
Ecole secondaire ou cycle d'orientation	117	8	29	5	22	3	168
Apprentissage (CFC ou AFP)	416	27	99	16	93	12	608
Gymnase ou Collège ou lycée	171	11	52	8	94	13	317
Bachelor ou Diplôme ES ou Brevet Fédéral	406	27	175	28	202	27	783
Maîtrise ou Master ou diplôme Fédéral ou Doctorat	373	24	255	41	328	44	956
<b>Total</b>	1526	100	620	100	746	100	2892

Table 13: Profil socio-demo par type utilisateur

	Niveau formation FR						
	Non-usagers		Occasionnel		Régulier		Total
	N	%	N	%	N	%	
Aucun	3	0					3
Ecole primaire, certificat d'études primaires	21	1	3	2	1	1	25
Collège (de la 6ème à la 3ème)	30	2	4	3	3	2	37
Enseignement professionnel (CAP, CAPA, BEP, BEPA, formations sociales ou médicales) sans Bac	193	13	11	7	9	6	213
Enseignement général des lycées (de la 2nde à la terminale) sans Bac	45	3	4	3	4	2	53
Baccalauréat professionnel, Brevet Professionnel (BEI, BEC,...) ou équivalent de niveau Bac	124	9	11	7	12	7	147
Baccalauréat technologique, Baccalauréat général	138	10	6	4	21	13	165
Enseignement technique ou technologique après le Bac (BTS, DUT, formations sociales ou médicales)	256	18	26	17	22	13	304
Premier cycle universitaire (DEUG, DEUST, L1, L2 ou L3)	160	11	18	12	26	16	204
Deuxième ou troisième cycle universitaire (équivalent à Bac+4 et au-delà)	464	32	67	45	65	40	596
<b>Total</b>	1434	100	150	100	163	100	1747

Table 14: Profil socio-demo par type utilisateur

	Flexibilité sur lieu de travail						
	Non-usagers		Occasionnel		Régulier		Total
	N	%	N	%	N	%	
Ils sont fixes et sans travail de nuit / les week-ends	659	32	128	24	186	27	973
Ils sont fixes mais avec travail de nuit / les week-ends	138	7	36	7	34	5	208
Ils sont plutôt fixes (marge de moins d'une heure) et sans travail de nuit / les week-ends	346	17	88	16	134	19	568
Ils sont plutôt fixes (marge de moins d'une heure) mais avec travail de nuit / les week-ends	104	5	27	5	24	3	155
Ils sont libres mais dans une plage horaire définie standard (ex. 6h-20h)	452	22	137	25	177	26	766
Ils sont libres et sans limite (travail soir, nuit et week-end)	169	8	62	12	77	11	308
Ils sont variables	219	10	60	11	62	9	341
<b>Total</b>	2087	100	538	100	694	100	3319

Figure 1: Profil Types Utilisateurs



Table 15: Fréquence par mode de transport par type utilisateur

	Occasionnel														Total
	Tous les jours		2-3 fois semaine		1 fois semaine		2-3 fois mois		1 fois mois		Moins 1 fois mois		Jamais		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
La voiture en tant que conducteur·trice	276	44	155	35	90	22	68	7	35	5	59	10	101	5	784
La voiture en tant que passager·ère	13	2	78	18	146	36	154	16	85	13	118	21	107	5	701
Le train (y. c. LEx)							434	45	363	55					797
Les transports publics (sans le train)	133	21	111	25	92	23	190	20	100	15	86	15	49	2	761
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	165	26	72	16	65	16	74	8	37	6	99	17	239	11	751
La moto	15	2	14	3	6	1	13	1	7	1	17	3	613	28	685
Les deux roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	24	4	11	2	5	1	12	1	12	2	8	1	606	28	678
Le bateau	1	0	3	1	2	0	12	1	24	4	186	32	472	22	700
<b>Total</b>	627	100	444	100	406	100	957	100	663	100	573	100	2187	100	5857

Table 16: Fréquence par mode de transport par type utilisateur

	Non-usager														Total
	Tous les jours		2-3 fois semaine		1 fois semaine		2-3 fois mois		1 fois mois		Moins 1 fois mois		Jamais		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
La voiture en tant que conducteur·trice	1756	67	610	41	267	23	107	9	35	6	57	2	224	2	3056
La voiture en tant que passager·ère	100	4	371	25	556	47	527	43	220	35	479	14	725	5	2978
Le train (y. c. LEx)											1306	38	1762	13	3068
Les transports publics (sans le train)	272	10	161	11	115	10	255	21	150	24	760	22	1318	10	3031
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	273	10	217	15	166	14	218	18	157	25	433	13	1553	12	3017
La moto	62	2	56	4	55	5	72	6	30	5	80	2	2560	19	2915
Les deux roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	139	5	73	5	17	1	30	2	21	3	60	2	2578	19	2918
Le bateau	4	0	6	0	7	1	12	1	19	3	257	7	2625	20	2930
<b>Total</b>	2606	100	1494	100	1183	100	1221	100	632	100	3432	100	13345	100	23913

Table 17: Fréquence par mode de transport par type utilisateur

	Régulier														Total
	Tous les jours		2-3 fois semaine		1 fois semaine		2-3 fois mois		1 fois mois		Moins 1 fois mois		Jamais		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
La voiture en tant que conducteur·trice	156	15	230	22	166	21	81	18	40	16	80	13	148	6	901
La voiture en tant que passager·ère	31	3	126	12	195	25	172	38	82	33	119	20	95	4	820
Le train (y. c. LEx)	394	37	336	32	212	27									942
Les transports publics (sans le train)	311	29	218	21	118	15	85	19	33	13	42	7	58	2	865
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	135	13	97	9	79	10	63	14	58	23	129	22	304	12	865
La moto	8	1	7	1	8	1	18	4	12	5	22	4	713	27	788
Les deux roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	24	2	18	2	12	2	11	2	5	2	21	4	703	27	794
Le bateau			4	0	5	1	17	4	18	7	182	31	576	22	802
<b>Total</b>	1059	100	1036	100	795	100	447	100	248	100	595	100	2597	100	6777

Table 18: Place de stationnement sur lieu de travail par type utilisateur

	Non-usager		Occasionnel		Régulier		Total
	N	%	N	%	N	%	
Un parking d'entreprise sur mon lieu de travail avec place réservée	427	33	62	34	33	22	522
Un parking d'entreprise sur mon lieu de travail sans place réservée	479	37	78	42	28	19	585
Un parking en accès public	214	17	28	15	39	26	281
Dans la rue ou sur la voie publique	106	8	12	6	8	5	126
Autre (veuillez préciser) :	47	4	4	2	8	5	59
Aucun	19	1	1	1	32	22	52
<b>Total</b>	1292	100	185	100	148	100	1625

Table 19: Place de stationnement domicile par type utilisateur

	Non-usager		Occasionnel		Régulier		Total
	N	%	N	%	N	%	
Place de stationnement privée (parking, jardin, allée, garage, box, etc.)	2450	86	508	82	546	85	3504
Place publique avec macaron	168	6	48	8	41	6	257
Place publique sans macaron	158	6	36	6	29	5	223
Abonnement parking public	53	2	16	3	12	2	81
Autre (veuillez préciser) :			1	0			1
Aucune	24	1	8	1	12	2	44
Chez un / plusieurs particulier(s)			1	0			1
<b>Total</b>	2853	100	618	100	640	100	4111

Figure 2: Q33: A quelle fréquence utilisez-vous les moyens de transports pour vous rendre sur le lieu d'une activité (travail, études, loisirs, etc.)

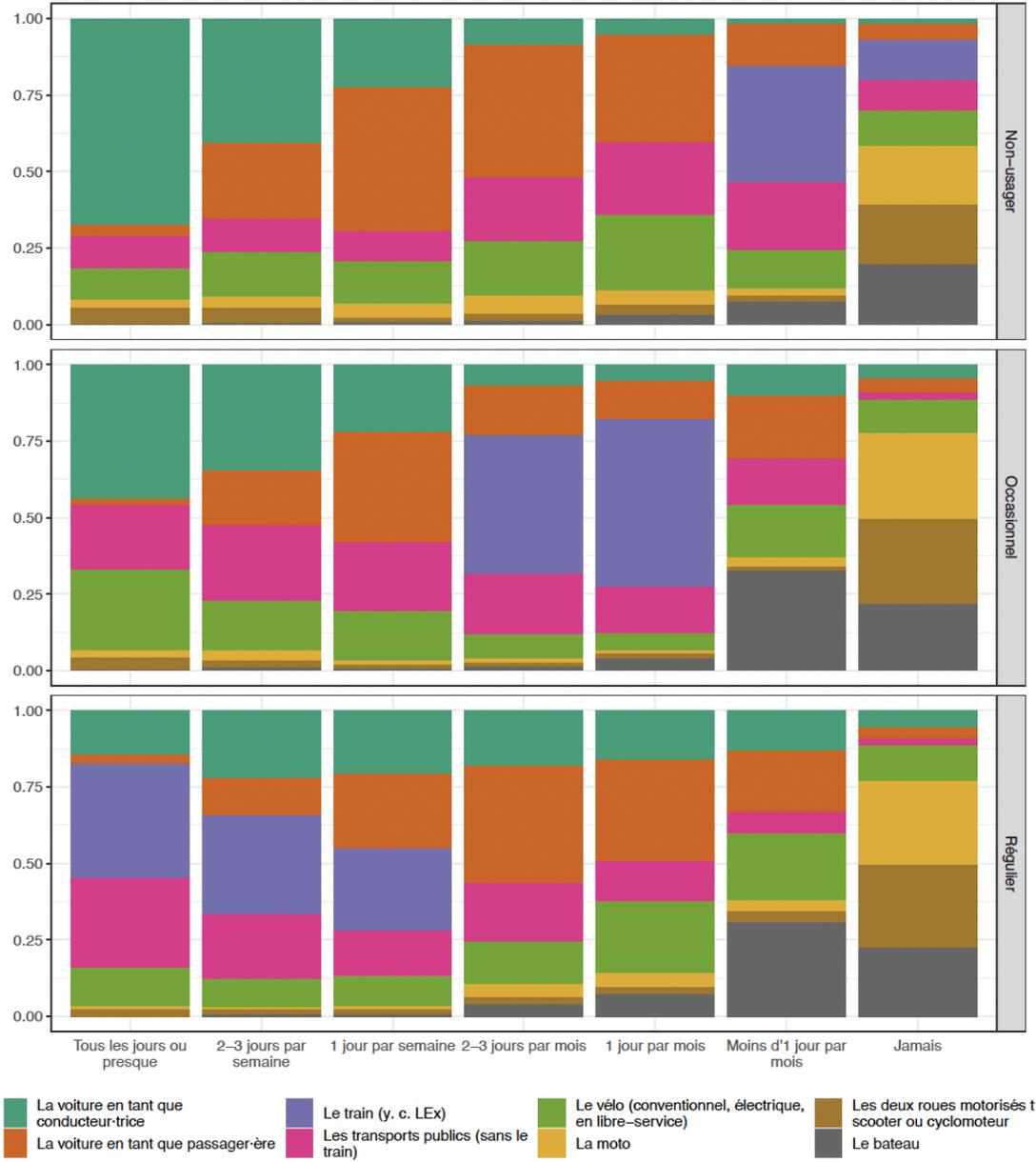


Figure 3: Quel type de stationnement utilisez-vous principalement pour votre voiture...

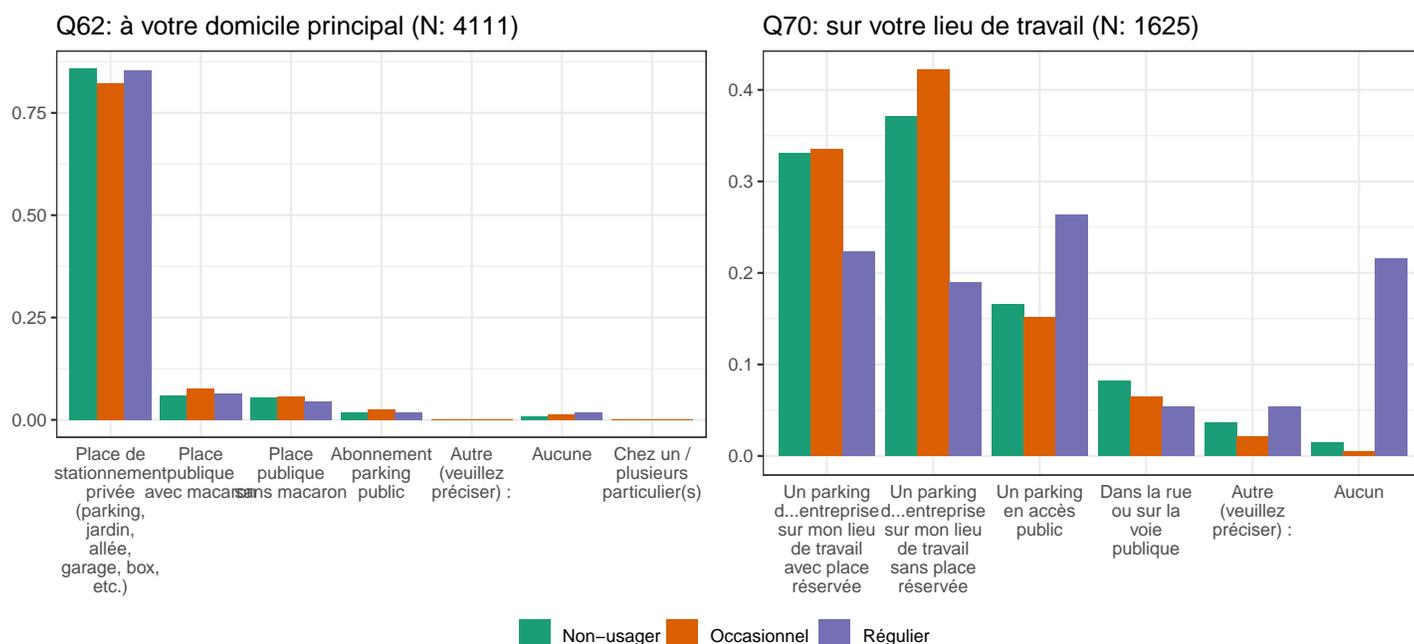


Table 20: Combinaison de deux modes de transport pour se rendre sur lieu formation

Mode 1	Mode 2	N	%
La voiture en tant que conducteur·trice	La voiture en tant que passager·ère	12	6
La voiture en tant que conducteur·trice	Le train (y compris Léman Express)	11	5
La voiture en tant que conducteur·trice	Les transports publics (sans le train)	4	2
La voiture en tant que conducteur·trice	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	1	0
La voiture en tant que conducteur·trice	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	1	0
La voiture en tant que passager·ère	Le train (y compris Léman Express)	14	7
La voiture en tant que passager·ère	Les transports publics (sans le train)	2	1
Le train (y compris Léman Express)	Les transports publics (sans le train)	108	50
Le train (y compris Léman Express)	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	8	4
Le train (y compris Léman Express)	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	1	0
Le train (y compris Léman Express)	Autre (veuillez préciser) :	1	0
Les transports publics (sans le train)	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	11	5
Les transports publics (sans le train)	Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	1	0
Les transports publics (sans le train)	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	15	7
La moto	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	1	0
<b>Total</b>		<b>191</b>	<b>87</b>

Note: la somme n'est pas 100% parce qu'une partie des enquêtés n'a indiqué que le premier mode de transport en combinaison

Figure 4: Fréquence d'utilisation des personnes se déplaçant dans le Grand Genève en fonction de la typologie des communes de domicile

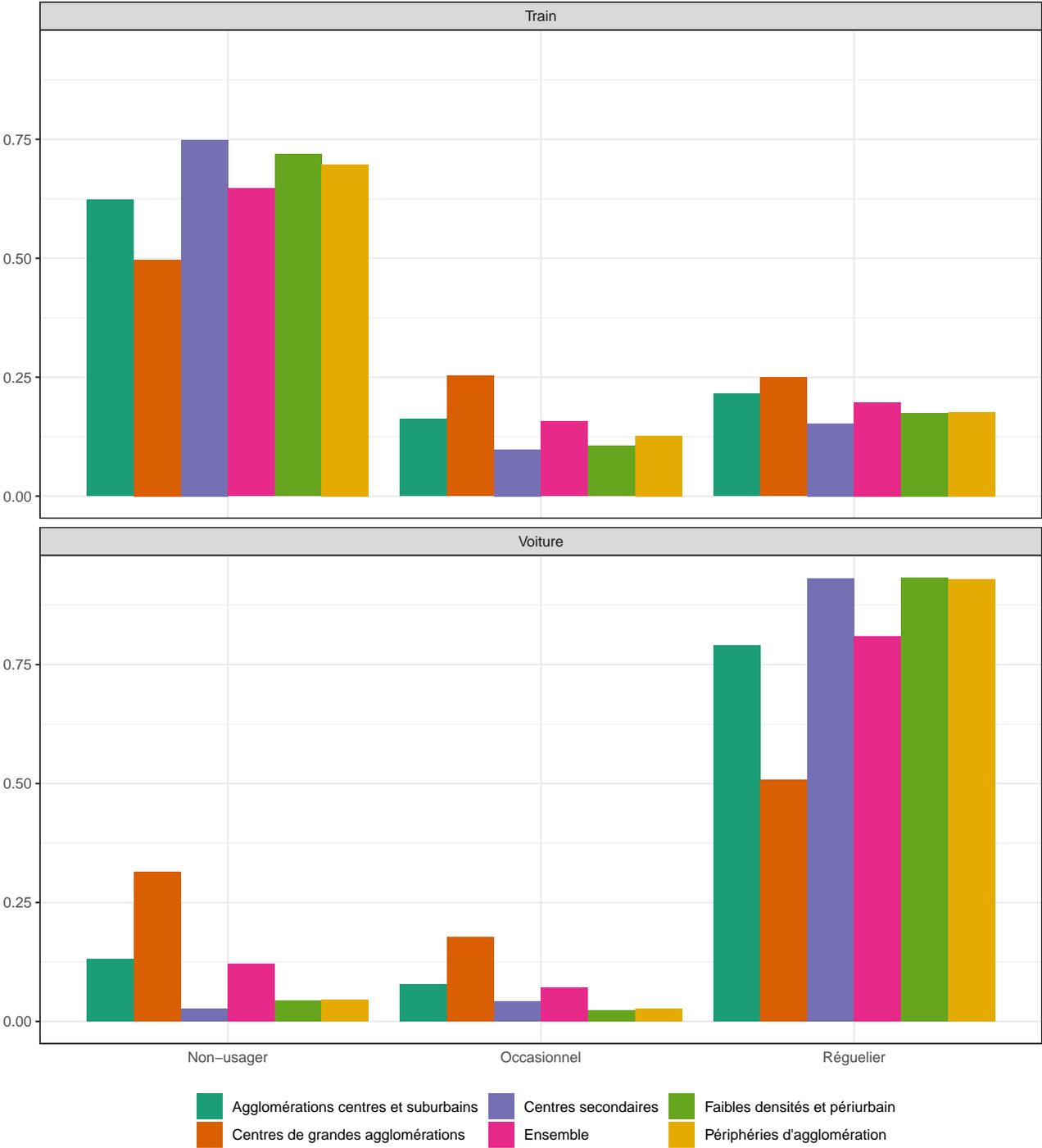


Table 21: Combinaison de deux modes de transport pour se rendre sur lieu travail

Mode 1	Mode 2	N	%
La voiture en tant que conducteur-trice	La voiture en tant que passager-ère	73	6
La voiture en tant que conducteur-trice	Le train (y compris Léman Express)	183	14
La voiture en tant que conducteur-trice	Les transports publics (sans le train)	132	10
La voiture en tant que conducteur-trice	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	103	8
La voiture en tant que conducteur-trice	La moto	21	2
La voiture en tant que conducteur-trice	Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	12	1
La voiture en tant que conducteur-trice	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	26	2
La voiture en tant que conducteur-trice	Le bateau	1	0
La voiture en tant que conducteur-trice	Autre (veuillez préciser) :	2	0
La voiture en tant que passager-ère	Le train (y compris Léman Express)	25	2
La voiture en tant que passager-ère	Les transports publics (sans le train)	17	1
La voiture en tant que passager-ère	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	2	0
La voiture en tant que passager-ère	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	2	0
Le train (y compris Léman Express)	Les transports publics (sans le train)	324	25
Le train (y compris Léman Express)	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	52	4
Le train (y compris Léman Express)	La moto	5	0
Le train (y compris Léman Express)	Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	10	1
Le train (y compris Léman Express)	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	11	1
Le train (y compris Léman Express)	Autre (veuillez préciser) :	2	0
Les transports publics (sans le train)	Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	38	3
Les transports publics (sans le train)	La moto	1	0
Les transports publics (sans le train)	Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	9	1
Les transports publics (sans le train)	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	80	6
Les transports publics (sans le train)	Le bateau	1	0
Les transports publics (sans le train)	Autre (veuillez préciser) :	1	0
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	La moto	3	0
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	4	0
Le vélo (conventionnel, électrique, en libre-service)	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	11	1
La moto	Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	1	0
La moto	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	2	0
Les deux-roues motorisés type scooter ou cyclomoteur	La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	1	0
La marche à pied (hors déplacements entre correspondances)	Le bateau	1	0
<b>Total</b>		<b>1156</b>	<b>88</b>

### **3.3 Analyse des bassins versants des gares du Léman Express**

L'analyse des bassins versants des gares s'appuie sur la question 36 qui renvoie à l'attribution de mesures d'amélioration aux différentes gares du Léman Express par les personnes interrogées. Cette question permet d'identifier les gares qui sont considérées par les personnes enquêtées comme devant faire l'objet d'améliorations et témoignant ainsi d'un intérêt d'usage régulier. Ainsi, l'analyse proposée dans cette section permet de montrer les relations entre le domicile des personnes et les gares que ces personnes ont identifiées comme pouvant faire l'objet d'améliorations. L'analyse est composée de deux parties, la première partie est dédiée à l'analyse des bassins versants des différentes gares du Léman Express et la seconde au croisement entre celles-ci et les mesures proposées en matière d'amélioration.

#### **3.3.1 Analyses des bassins versants des gares**

A l'aide d'un côté de la localisation du lieu de domicile et d'un autre côté de la localisation des gares considérées par les personnes enquêtées, nous avons pu reconstituer les bassins versants dépendamment de chacune des gares. L'analyse s'appuie sur la méthode de l'analyse directionnelle qui correspondent aux relations entre les origines (domiciles) et les destinations (gares du Léman Express). Cette approche permet tout d'abord de cartographier les relations entre le domicile des personnes et les gares. Ensuite, elle permet de mesurer les distances à vol d'oiseau entre ces mêmes domiciles et gares. Ainsi, cette approche, permet d'un côté de mettre en perspective les bassins versant et d'un autre côté de mesurer l'aire d'influence des différentes gares du Léman Express. Les cartes qui suivent présentent cette analyse pour chaque gare citée par 20 personnes au moins comme devant faire l'objet de mesures d'accompagnement (fig. 5-10).

A partir de l'analyse directionnelle, nous avons pu mesurer les distances entre le domicile des personnes et les gares citées par celles-ci. Le tableau 15 présente ces statistiques descriptives pour chacune des gares. A titre d'exemple Genève-Cornavin correspond à la gare la plus citée par les personnes enquêtées. La distance moyenne entre le domicile de ces personnes et la gare de Genève-Cornavin est de 22 km.

Il ressort de cet examen que les gares situées en Suisse ressortent de façon prépondérante. Ce fait doit très probablement être interprété par le fait qu'elles connaissent une offre ferroviaire beaucoup plus fréquente, ce qui les rend plus attractive. Le fait que l'emploi est surtout situé dans la partie Suisse de l'agglomération renforce ce

Table 22: Distances domiciles-gares

Distances domicile-gare (Km à vol d'oiseau)					
Gares	Moyenne	Max	Min	Ecart-Type	N
Genève-Cornavin	22,0	89	<1	25,3	182
Annemasse	6,9	71	1	8,2	147
Coppet	5,6	50	<1	5,5	107
Lancy-Bachet	9,9	79	1	18,2	76
Nyon	14,0	53	1	14,8	66
St.-Julien-en-Genevois	6,0	25	<1	5,1	66
Genève-Eaux-Vives	9,0	82	<1	16,4	54
Lancy-Pont-Rouge	5,6	54	1	11,0	44
Meyrin	4,5	10	1	2,3	40
Chêne-Bourg	3,7	26	<1	4,8	35
Gland	6,0	30	<1	8,3	30
Rolle	10,1	42	<1	12,7	27
Bons-en-Chablais	5,7	18	1	4,0	27
Evian-les-Bains	3,5	8	<1	2,2	27
Reigner	11,5	69	<1	18,8	26
Machilly	5,3	11	<1	2,9	26
Versoix	9,6	85	<1	18,1	21
Valleiry	2,6	11	<1	2,9	21
Perrignier	7,8	28	2	7,3	20
Genève-Champel	5,2	53	<1	11,9	20
Thonon-les-Bains	8,1	39	<1	8,9	19

phénomène, par une demande très forte à destination de Genève.

Figure 5: Bassins versants selon les gares

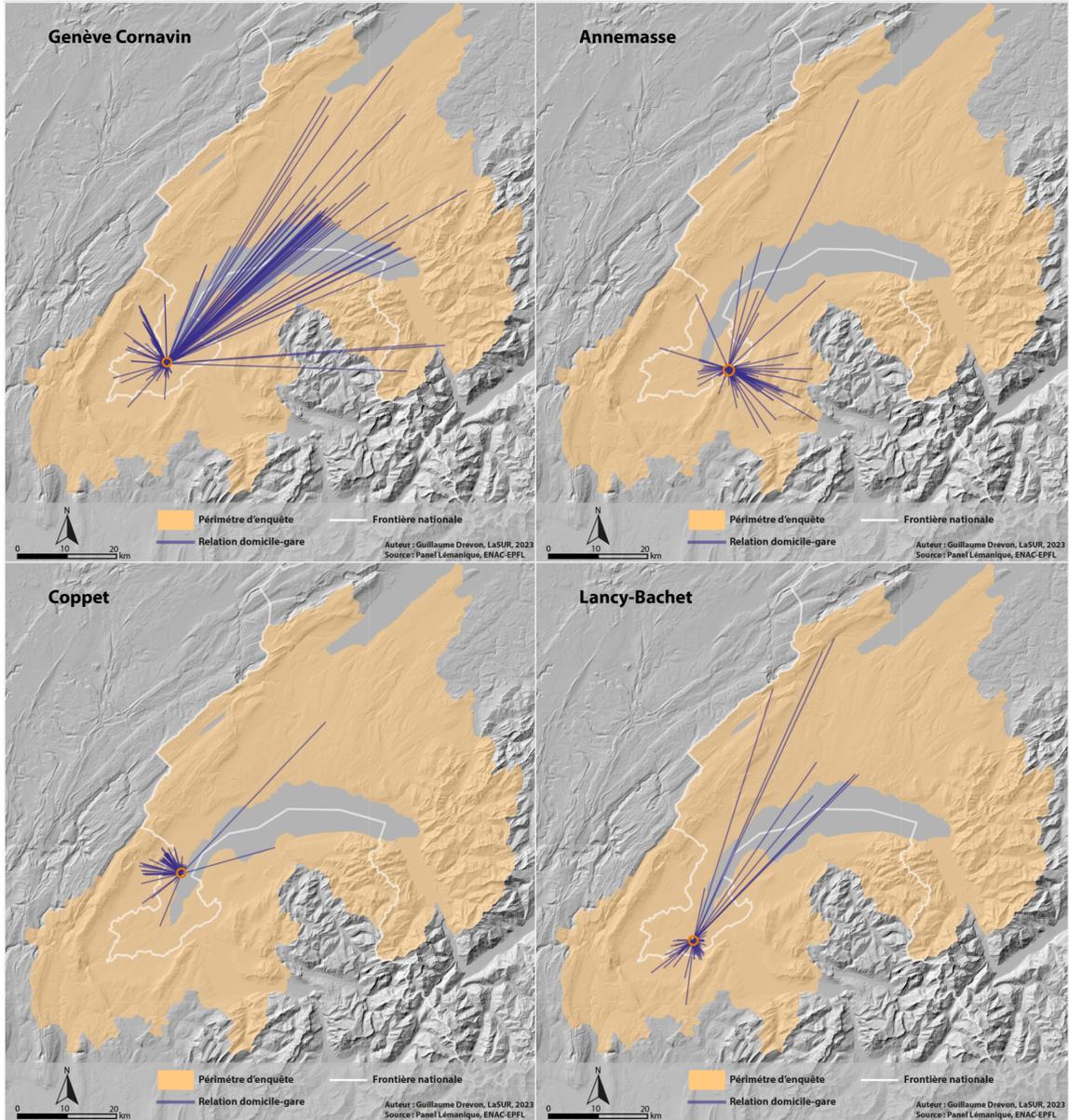


Figure 6: Bassins versants selon les gares

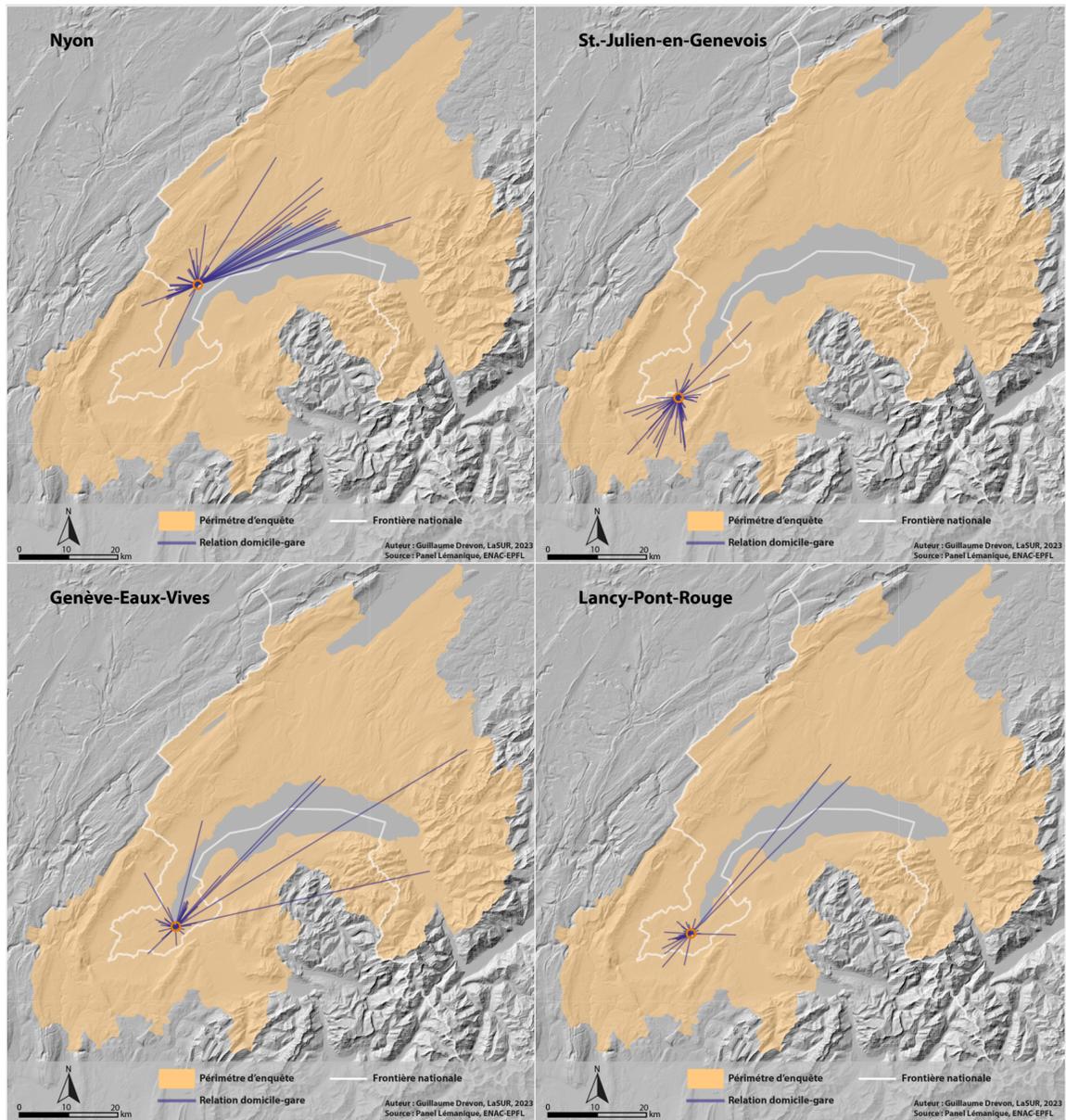


Figure 7: Bassins versants selon les gares

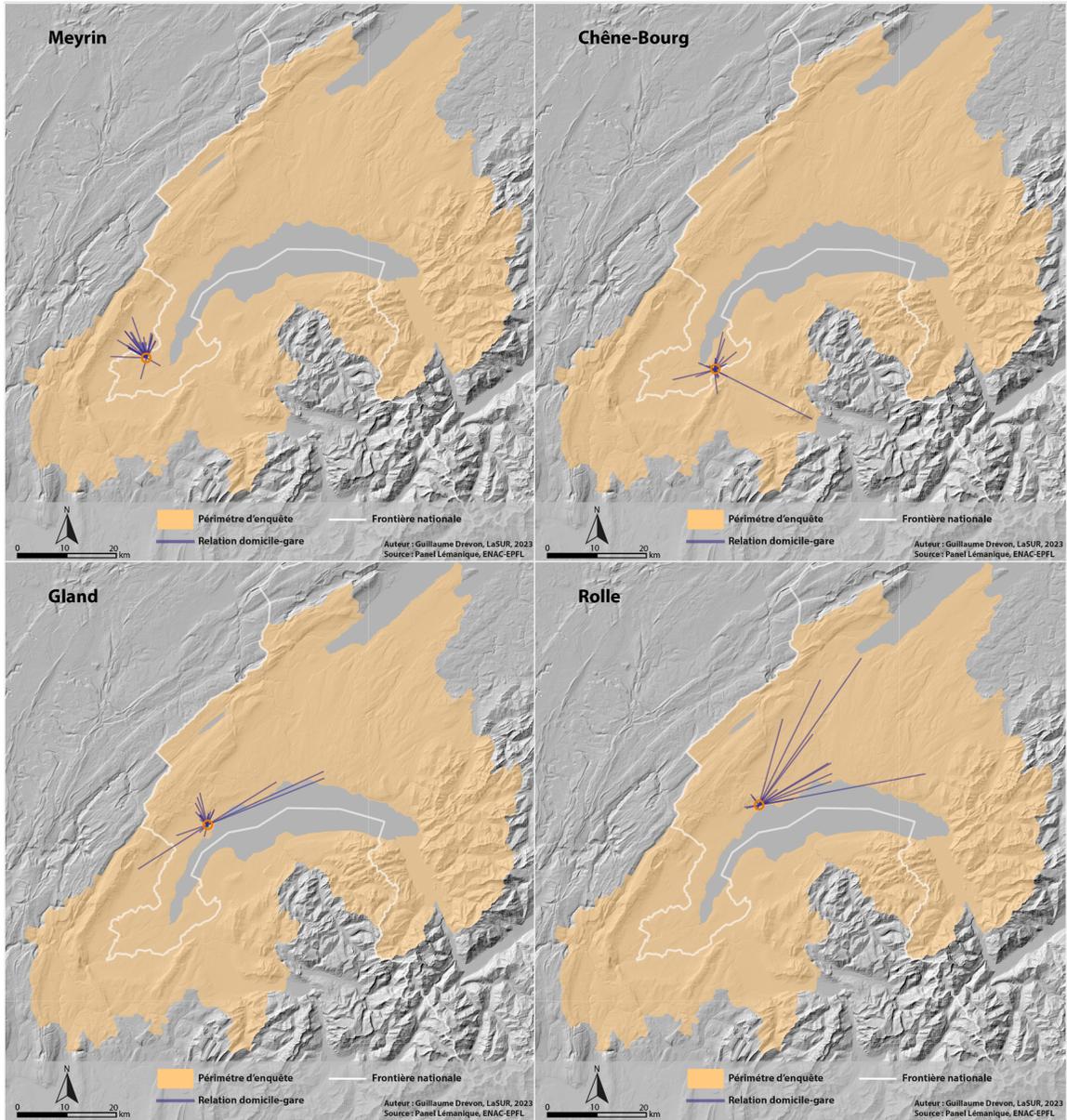


Figure 8: Bassins versants selon les gares

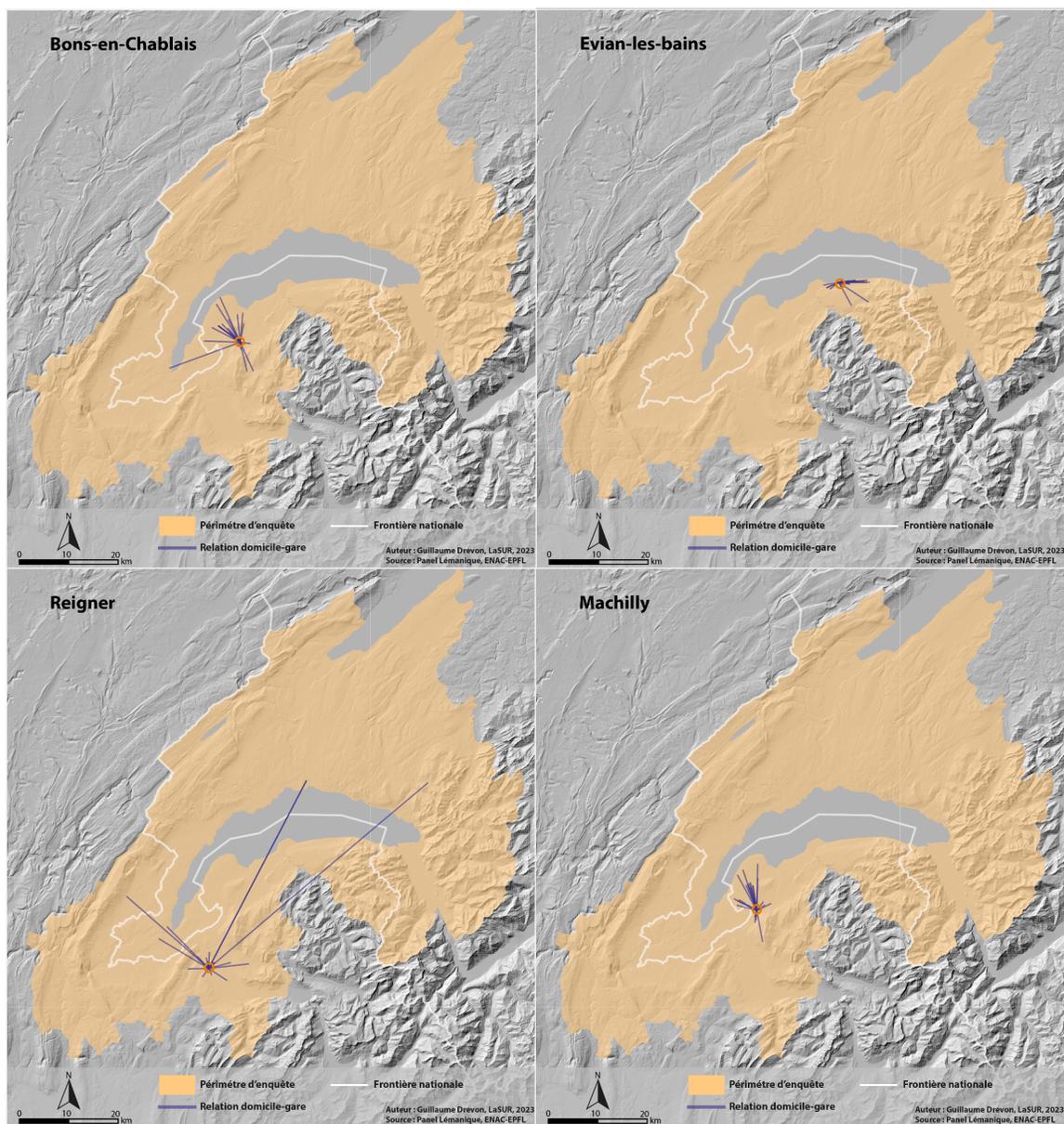


Figure 9: Bassins versants selon les gares

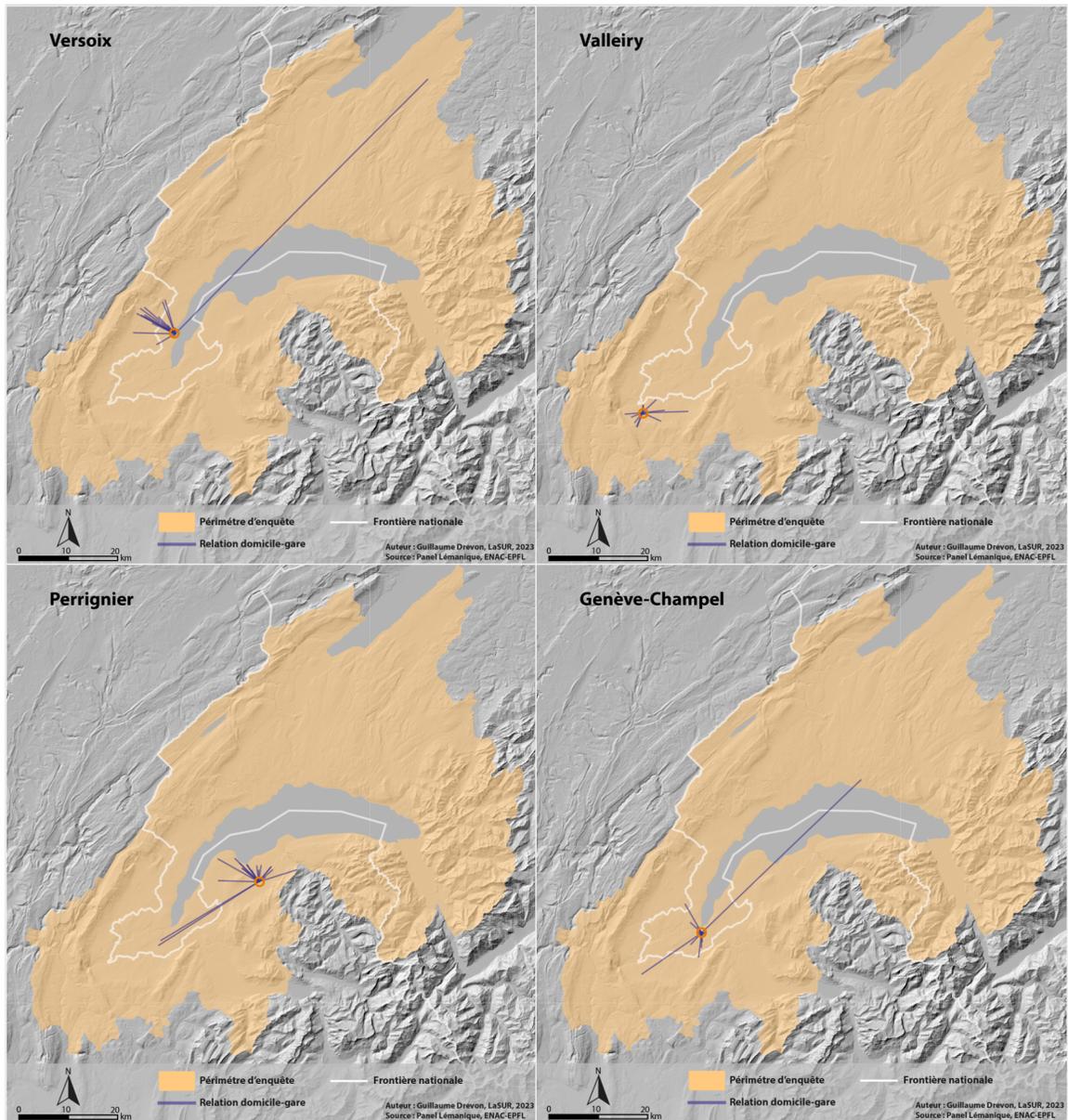
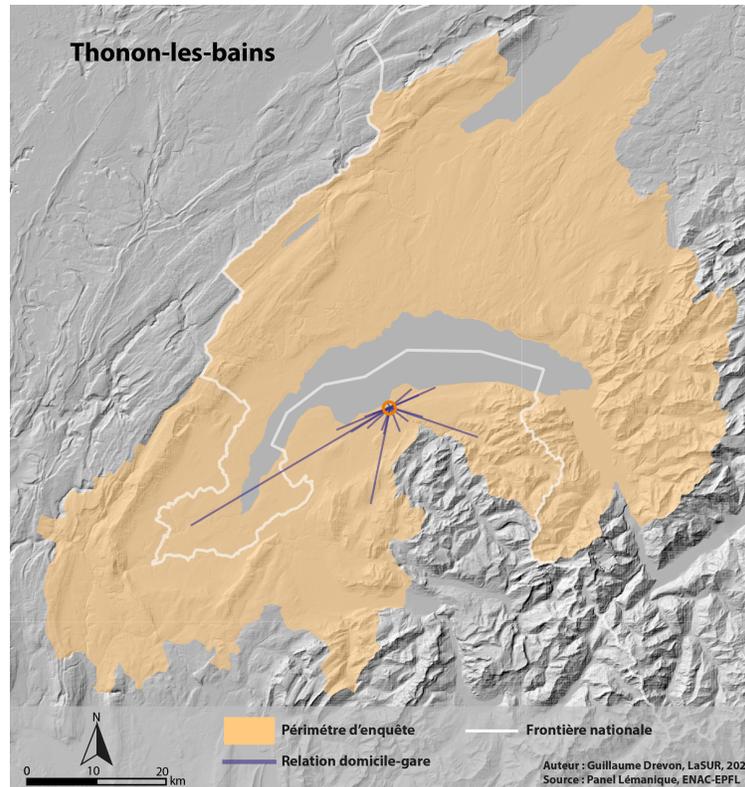


Figure 10: Bassins versants selon les gares



### 3.3.2 Analyse des mesures d'accompagnement plébiscitées dans les différentes gares

Pour compléter l'analyse des bassins versants des gares, nous avons analysé la fréquence des demandes de mesures d'accompagnement dans les différentes gares pour les 6 mesures les plus citées (pour l'analyse des mesures d'accompagnement, voir le chapitre 3.4). Pour réaliser cette analyse, une typologie des gares a été effectuée, celle-ci est basée sur les classifications usuelles des hiérarchies de gares et comporte 4 catégories (voir annexe). Il ressort de cette analyse que les attentes d'amélioration sont fortes en ce qui concerne les mesures d'accompagnement dans les gares urbaines locales et les petites gares. Ce constat montre l'intérêt de mesures d'accompagnement ambitieuses sur l'ensemble du réseau du LEx pour favoriser le report modal.

Table 23: Mesures suggérées par typologie de gare

Mesures	Gares centrales		Gares agglomération		Gares urbaines locales		Petites gares		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Améliorer la prévisibilité du LEX	8	1	7	1	9	1	1	0	25
Améliorer la sécurité dans les vélostations	6	1	11	1	29	2	6	1	52
Améliorer la sécurité des P+R	12	1	10	1	42	2	5	1	69
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train	4	0	4	0	10	1			18
Améliorer/créer des chemins piétonniers	30	4	60	5	88	5	17	3	195
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	111	14	134	11	259	15	76	13	580
Augmentation de l'offre du LEX	69	9	46	4	33	2	17	3	165
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	122	15	238	19	253	14	96	17	709
Autre (veuillez préciser) :	28	3	45	4	60	3	20	3	153
Créer de nouvelles places P+R	79	10	125	10	139	8	49	8	392
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	144	18	143	11	191	11	78	13	556
Créer des nouvelles places dans les vélostations	8	1	22	2	26	1	8	1	64
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	7	1	13	1	14	1	4	1	38
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	1	0	5	0	6	0	6	1	18
Diminuer le tarif des bus et tram	1	0	8	1	9	1	3	1	21
Diminuer le tarif du LEX	15	2	22	2	49	3	6	1	92
Diminuer les tarifs des P+R	87	11	148	12	263	15	66	11	564
Diminuer les tarifs des vélostations	4	0	21	2	43	2	12	2	80
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	3	0	9	1	23	1	11	2	46
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	9	1	28	2	39	2	16	3	92
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	57	7	162	13	188	11	79	14	486
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	1	0	9	1	11	1	5	1	26
<b>Total</b>	<b>806</b>	<b>100</b>	<b>1270</b>	<b>100</b>	<b>1784</b>	<b>100</b>	<b>581</b>	<b>100</b>	<b>4441</b>

Table 24: Mesures par gare

	Améliorer/ créer des pistes/voies cyclables		Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEx		Diminuer les tarifs des P+R		Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEx		Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEx		Créer de nouvelles places P+R		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Autres gares	111	19	122	17	87	15	144	26	57	12	79	20	600
Gares ag- glomération	134	23	238	34	148	26	143	26	162	33	125	32	950
Gares centrales	259	45	253	36	263	47	191	34	188	39	139	35	1293
Gares urbaines locales	76	13	96	14	66	12	78	14	79	16	49	12	444
<b>Total</b>	580	100	709	100	564	100	556	100	486	100	392	100	3287

Table 25: Mesures par gare

Rang	Créer de nouvelles places P+R		Diminuer les tarifs des P+R			
	Gare	N	%	Gare	N	%
1	Genève	48	12	Genève	120	21
2	Coppet	46	12	Annemasse	61	11
3	Annemasse	34	9	Coppet	50	9
4	Nyon	28	7	Nyon	41	7
5	Lancy-Bachet	22	6	Genève-Eaux-Vives	24	4
6	St.-Julien-en-Genevois	20	5	Meyrin	20	4
7	Meyrin	18	5	Lancy-Bachet	19	3
8	Rolle	18	5	Lancy-Pont-Rouge	18	3
9	Gland	15	4	Gland	17	3
10	Machilly	14	4	St.-Julien-en-Genevois	16	3
11	Perrignier	12	3	Chêne-Bourg	14	2
12	Genève-Eaux-Vives	10	3	Évian-les-Bains	14	2
13	Évian-les-Bains	9	2	Rolle	14	2
14	Genève-Champel	8	2	Thonon-les-Bains	14	2
15	Versoix	8	2	Machilly	10	2
16	Chêne-Bourg	7	2	Reigner	10	2
17	La Roche-sur-Foron	7	2	Versoix	10	2
18	Lancy-Pont-Rouge	7	2	Genève-Champel	9	2
19	Bellegarde (Ain)	6	2	Valleiry	9	2
20	Bonneville	6	2	Bellegarde (Ain)	8	1
21	Bons-en-Chablais	6	2	Bons-en-Chablais	8	1
22	Genthod-Bellevue	6	2	Genève-Sécheron	8	1
23	La Plaine	5	1	La Plaine	8	1
24	Pougny-Chancy	5	1	La Roche-sur-Foron	6	1
25	Genève-Sécheron	4	1	Vernier	5	1
26	St-Pierre-en-Faucigny	4	1	Bonneville	4	1
27	Vernier	4	1	Genthod-Bellevue	4	1
28	Annecy	3	1	Pougny-Chancy	4	1
29	Reigner	3	1	Annecy	3	1
30	Les Tuileries	2	1	Creux-de-Genthod	3	1
31	Satigny	2	1	Perrignier	3	1
32	Chambésy	1	0	Satigny	3	1
33	Creux-de-Genthod	1	0	St-Pierre-en-Faucigny	2	0
34	Marignier	1	0	Chambésy	1	0
35	Seyssel	1	0	Marignier	1	0
36	Valleiry	1	0	Mies	1	0
37				Tannay	1	0
38				Zimeysa	1	0
Total		392	100		564	100

Table 26: Mesures par gare

Rang	Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du Lex		Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX			
	Gare	N	%	Gare	N	%
1	Annemasse	64	12	Annemasse	92	13
2	Genève	44	8	Genève	73	10
3	St.-Julien-en-Genevois	42	8	Coppet	68	10
4	Lancy-Bachet	39	7	Lancy-Bachet	50	7
5	Coppet	31	6	Genève-Eaux-Vives	43	6
6	Genève-Eaux-Vives	29	5	Chêne-Bourg	39	6
7	Meyrin	26	5	Nyon	33	5
8	Lancy-Pont-Rouge	24	4	St.-Julien-en-Genevois	28	4
9	Bons-en-Chablais	21	4	Lancy-Pont-Rouge	26	4
10	Chêne-Bourg	18	3	Évian-les-Bains	21	3
11	Valleiry	18	3	Gland	21	3
12	Perrignier	17	3	Rolle	19	3
13	Reigner	16	3	Meyrin	18	3
14	Gland	14	3	Genève-Champel	16	2
15	Thonon-les-Bains	14	3	Bons-en-Chablais	14	2
16	Nyon	12	2	Valleiry	13	2
17	Évian-les-Bains	10	2	Reigner	12	2
18	Genève-Champel	10	2	La Roche-sur-Foron	11	2
19	Annecy	9	2	Thonon-les-Bains	11	2
20	Machilly	9	2	Versoix	11	2
21	Versoix	9	2	Bellegarde (Ain)	10	1
22	Vernier	8	1	Bonneville	7	1
23	Bonneville	7	1	Machilly	7	1
24	La Plaine	7	1	Perrignier	7	1
25	Pougny-Chancy	7	1	Annecy	6	1
26	Bellegarde (Ain)	6	1	Genève-Sécheron	6	1
27	Genève-Sécheron	6	1	Satigny	6	1
28	Genthod-Bellevue	5	1	Vernier	6	1
29	Les Tuileries	4	1	La Plaine	4	1
30	St-Pierre-en-Faucigny	4	1	Les Tuileries	4	1
31	Groisy-Thorens-la-Caille	3	1	Marignier	4	1
32	La Roche-sur-Foron	3	1	Pougny-Chancy	4	1
33	Marignier	3	1	Genthod-Bellevue	3	0
34	Rolle	3	1	Groisy-Thorens-la-Caille	3	0
35	Seyssel	3	1	St-Pierre-en-Faucigny	3	0
36	Creux-de-Genthod	2	0	Zimeysa	3	0
37	Satigny	2	0	Chambésy	2	0
38	Zimeysa	2	0	Creux-de-Genthod	1	0
39	Cluses	1	0	Mies	1	0
40	Mies	1	0	Russin	1	0
41	Pont-Céard	1	0	Seyssel	1	0
42	Russin	1	0	Tannay	1	0
43	St-Gervais-les-Bains-Le Fayet	1	0			
Total		556	100		709	100

Table 27: Mesures par gare

Rang	Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du Lex		Améliorer/créer des pistes/voies cyclables			
	Gare	N	%	Gare	N	%
1	Genève	60	12	Genève	129	22
2	Annemasse	57	12	Annemasse	58	10
3	Lancy-Bachet	43	9	St.-Julien-en-Genevois	33	6
4	Genève-Eaux-Vives	37	8	Lancy-Bachet	30	5
5	Coppet	32	7	Genève-Eaux-Vives	29	5
6	Lancy-Pont-Rouge	32	7	Lancy-Pont-Rouge	27	5
7	St.-Julien-en-Genevois	31	6	Coppet	25	4
8	Chêne-Bourg	26	5	Meyrin	24	4
9	Nyon	22	5	Nyon	23	4
10	Meyrin	21	4	Reigner	22	4
11	Genève-Champel	11	2	Genève-Champel	19	3
12	Versoix	11	2	Machilly	15	3
13	Évian-les-Bains	8	2	Bons-en-Chablais	13	2
14	Gland	8	2	Perrignier	13	2
15	Rolle	8	2	Chêne-Bourg	12	2
16	Annecy	7	1	La Roche-sur-Foron	10	2
17	Bellegarde (Ain)	7	1	Thonon-les-Bains	10	2
18	La Plaine	7	1	Évian-les-Bains	9	2
19	Valleiry	7	1	Rolle	9	2
20	Bons-en-Chablais	6	1	Genève-Sécheron	8	1
21	Genève-Sécheron	6	1	Versoix	7	1
22	Bonneville	5	1	Satigny	6	1
23	Machilly	4	1	St-Pierre-en-Faucigny	6	1
24	Thonon-les-Bains	4	1	Valleiry	6	1
25	Vernier	4	1	Bonneville	5	1
26	Genthod-Bellevue	3	1	Genthod-Bellevue	5	1
27	Satigny	3	1	Vernier	5	1
28	Creux-de-Genthod	2	0	Gland	4	1
29	La Roche-sur-Foron	2	0	La Plaine	4	1
30	Les Tuileries	2	0	Annecy	3	1
31	Perrignier	2	0	Bellegarde (Ain)	3	1
32	Pougny-Chancy	2	0	Chambésy	3	1
33	Chambésy	1	0	Creux-de-Genthod	1	0
34	Cluses	1	0	Groisy-Thorens-la-Caille	1	0
35	Marignier	1	0	Marignier	1	0
36	Reigner	1	0	Pont-Céard	1	0
37	Seyssel	1	0	Prigny	1	0
38	Zimeysa	1	0			
Total		486	100		580	100

### 3.4 Les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales

Pour quelles raisons certains répondants n'utilisent-ils pas le Lex pour leurs déplacements dans le Grand Genève ?

Pour répondre à cette question générale, nous avons tout d'abord utilisé les corpus d'adjectifs cités pour qualifier l'automobile et le train (soit les 97 et 98 de l'enquête). Ce corpus a été trié en fonction de la fréquence d'usage du Lex, de l'activité professionnelle, et des conditions de stationnement sur le lieu de travail (pour les actifs).

Il ressort d'emblée du corpus que l'image de l'automobile reste plus positive que celle du train, en particulier en ce qui concerne les qualités d'utilité, de praticité et d'autonomie. Le train ressort a contrario comme étant plus reposant, prévisible et écologique, mais également cher et contraignant.

Le tri des adjectifs cités en fonction de la fréquence d'utilisation du Lex, montre que les non- usagers citent tout particulièrement les adjectifs "cher", "contraignant", "pas pratique" et "imprévisible" pour le qualifier (fig. 12 et tab. 28).

Le tri des adjectifs cités selon la situation vis-à-vis de l'emploi montre que les personnes travaillant à 100% présentent un profil de citations d'adjectifs assez spécifique : ils citent davantage "vital", "pratique" et "autonome" pour qualifier l'automobile et plus "sur", "reposant", "prévisible" et "écologique" pour qualifier le train. Notons également que les actifs à plein à temps considèrent significativement moins que les autres catégories que le train est cher (fig. 13 et tab. 29-30).

Le tri des adjectifs cités en fonction des conditions de stationnement au lieu de travail (pour les actifs), montre que les personnes ne disposant pas de stationnement assuré à leur lieu de travail citent significativement plus les adjectifs "reposant" "pratique" "rapide" et "prévisible" pour qualifier le LEX (fig. 14 et tab. 31-32).

Figure 11: Pouvez-vous citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier...

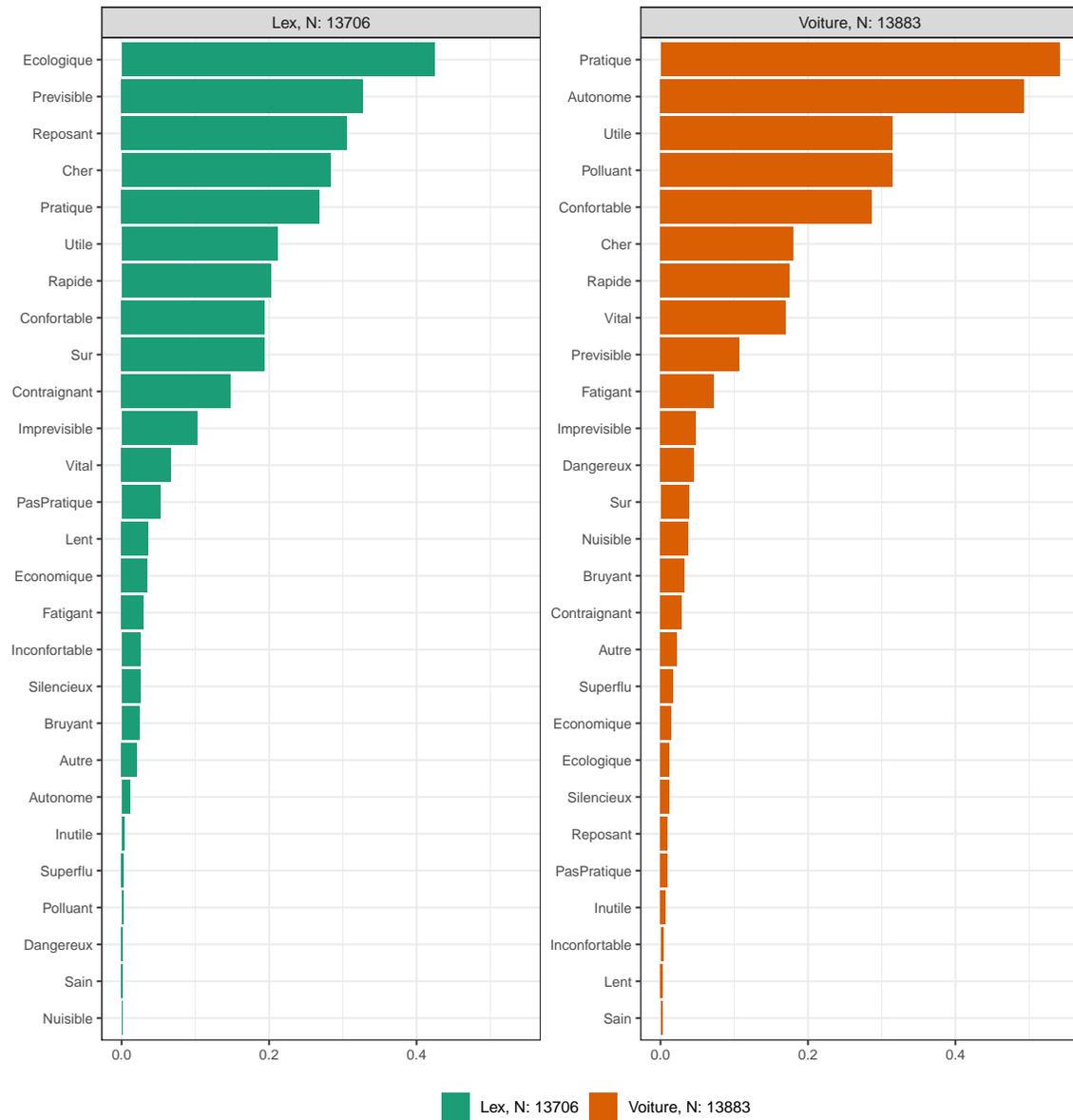


Figure 12: Pouvez-vous citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier...

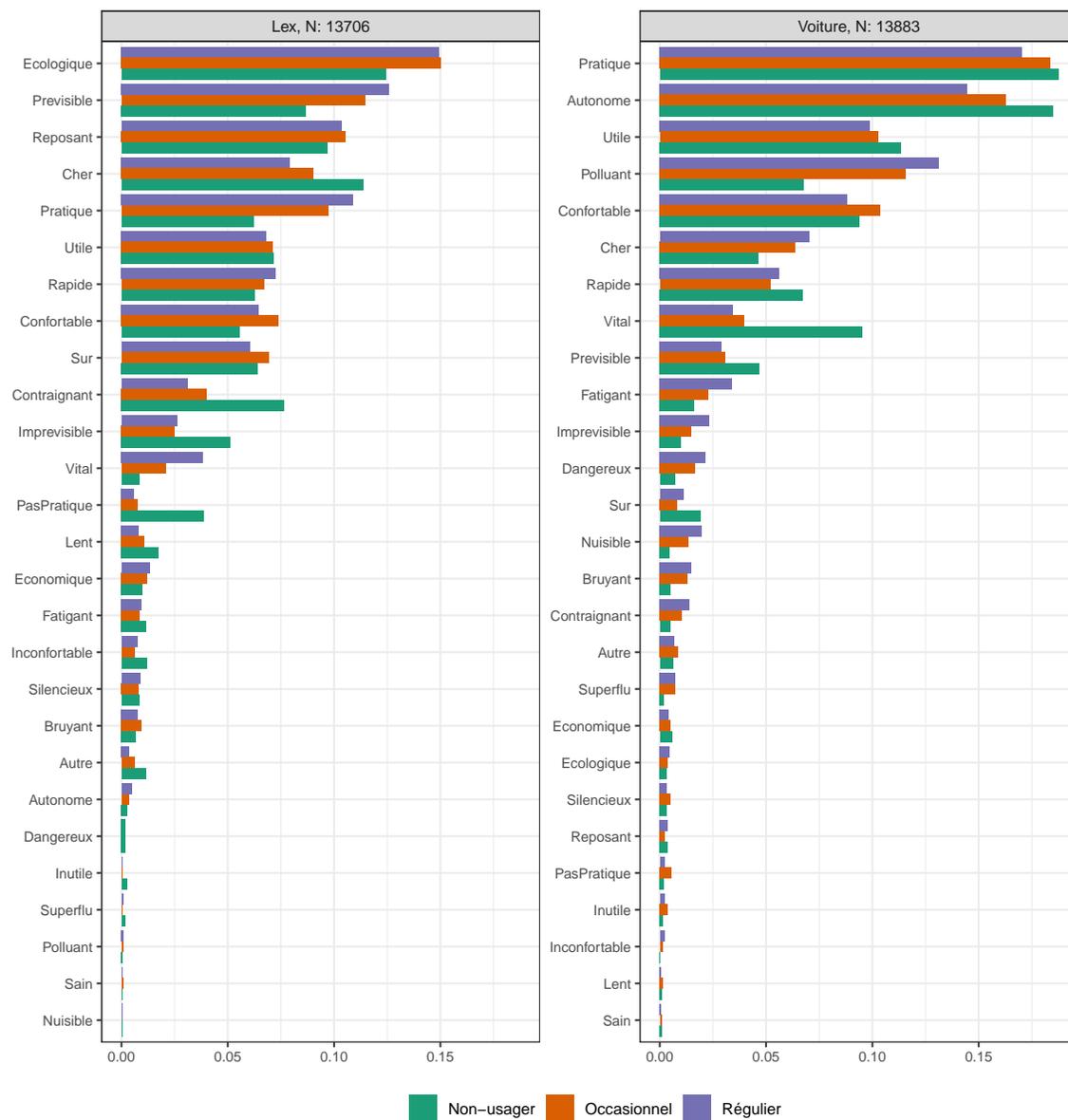


Figure 13: Pouvez-vous citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier...

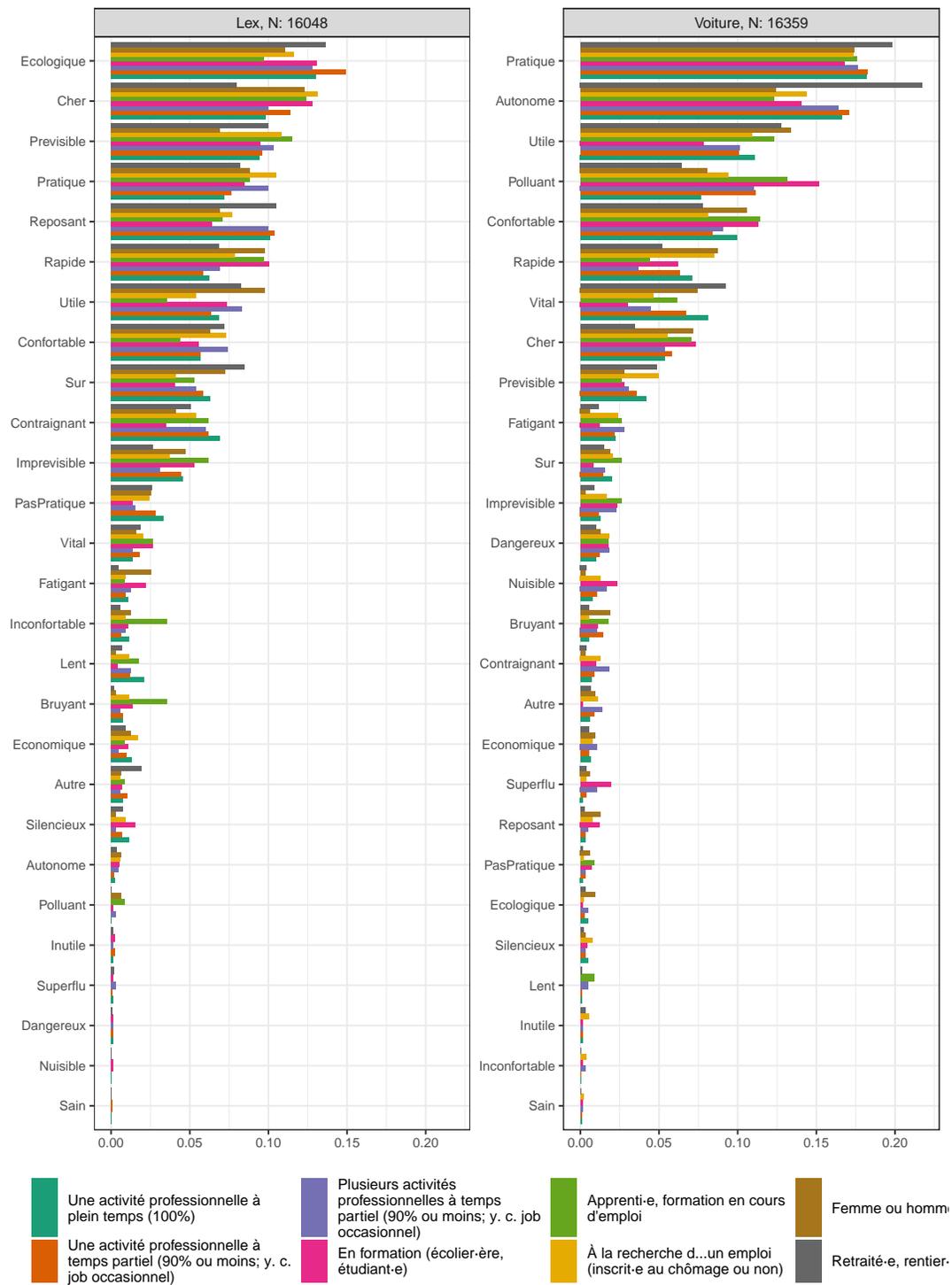


Figure 14: Pouvez-vous citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier...

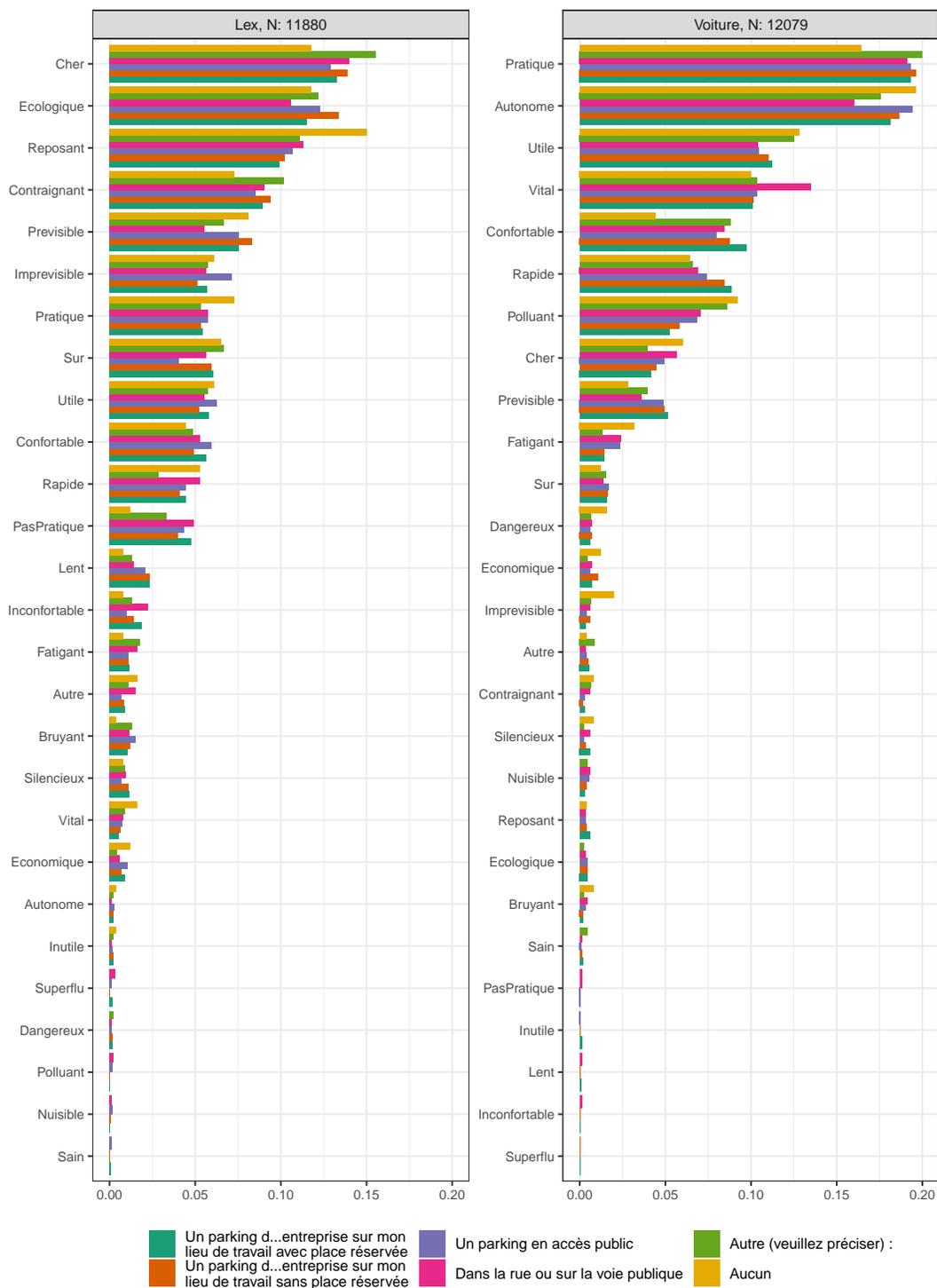


Table 28: Adjectifs par type utilisateur

	Voiture							Lex						
	Non-usagers		Régulier		Occasionnel		Total	Non-usagers		Régulier		Occasionnel		Total
	N	%	N	%	N	%	N	N	%	N	%	N	%	N
Autonome	1641	19	376	16	392	14	2409	24	0	8	0	13	0	45
Autre	55	1	20	1	19	1	94	99	1	14	1	10	0	123
Bruyant	45	1	30	1	40	1	115	59	1	22	1	21	1	102
Cher	411	5	147	6	190	7	748	985	11	209	9	215	8	1409
Confortable	833	9	240	10	239	9	1312	481	6	171	7	175	6	827
Contraignant	43	0	24	1	38	1	105	663	8	93	4	84	3	840
Dangereux	63	1	38	2	58	2	159	17	0					17
Ecologique	30	0	9	0	13	0	52	1079	12	348	15	406	15	1833
Economique	51	1	12	1	11	0	74	86	1	28	1	36	1	150
Fatigant	142	2	53	2	92	3	287	101	1	20	1	26	1	147
Imprevisible	88	1	34	1	63	2	185	444	5	58	3	71	3	573
Inconfortable	2	0	3	0	6	0	11	104	1	14	1	20	1	138
Inutile	12	0	9	0	6	0	27	22	0	1	0	1	0	24
Lent	10	0	4	0	2	0	16	152	2	25	1	22	1	199
Nuisible	41	0	31	1	54	2	126	3	0			1	0	4
PasPratique	16	0	13	1	6	0	35	336	4	18	1	16	1	370
Polluant	601	7	267	12	355	13	1223	5	0	2	0	3	0	10
Pratique	1662	19	424	18	461	17	2547	539	6	225	10	296	11	1060
Previsible	415	5	71	3	79	3	565	752	9	265	11	342	13	1359
Rapide	597	7	120	5	152	6	869	543	6	155	7	197	7	895
Reposant	32	0	6	0	10	0	48	840	10	244	11	281	10	1365
Sain	8	0	2	0	2	0	12	3	0	2	0	1	0	6
Silencieux	29	0	12	1	9	0	50	72	1	19	1	24	1	115
Superflu	18	0	17	1	20	1	55	15	0	1	0	2	0	18
Sur	169	2	19	1	30	1	218	557	6	160	7	164	6	881
Utile	1006	11	237	10	268	10	1511	622	7	165	7	185	7	972
Vital	845	10	92	4	93	3	1030	72	1	48	2	104	4	224
<b>Total</b>	<b>8865</b>	<b>100</b>	<b>2310</b>	<b>100</b>	<b>2708</b>	<b>100</b>	<b>13883</b>	<b>8675</b>	<b>100</b>	<b>2315</b>	<b>100</b>	<b>2716</b>	<b>100</b>	<b>13706</b>

Table 29: Adjectifs pour le Lex par travail-formation

	Voiture																
	Au travail 100%		Au travail moins 100%		Plusieurs activités temps partiel		En formation		Apprenti-e		À la recherche d'un emploi		Au foyer		Retraité-e		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Autonome	19	0	6	0	3	0	4	1			3	1	2	1	14	0	51
Autre	55	1	29	1	4	1	5	1	1	1	3	1	2	1	69	2	168
Bruyant	56	1	22	1	4	1	10	1	4	4	6	1	1	0	8	0	111
Cher	716	10	324	11	65	10	92	13	14	12	70	13	39	12	288	8	1608
Confortable	415	6	161	6	48	7	40	6	5	4	39	7	20	6	260	7	988
Contraignant	501	7	176	6	39	6	25	3	7	6	29	5	13	4	183	5	973
Dangereux	11	0	4	0	1	0	1	0							4	0	21
Ecologique	947	13	424	15	83	13	94	13	11	10	62	12	35	11	492	14	2148
Economique	97	1	28	1	3	0	8	1	1	1	9	2	4	1	34	1	184
Fatigant	79	1	26	1	8	1	16	2	1	1	5	1	8	3	18	0	161
Imprevisible	330	5	127	4	20	3	38	5	7	6	20	4	15	5	96	3	653
Inconfortable	84	1	19	1	6	1	8	1	4	4	5	1	4	1	21	1	151
Inutile	10	0	7	0	1	0	2	0							6	0	26
Lent	152	2	35	1	8	1	3	0	2	2	6	1	1	0	25	1	232
Nuisible	3	0					1	0							1	0	5
PasPratique	242	3	80	3	10	2	10	1			13	2	8	3	94	3	457
Polluant	3	0			2	0	1	0	1	1			2	1	1	0	10
Pratique	523	7	217	8	65	10	61	8	10	9	56	10	28	9	297	8	1257
Previsible	686	9	273	10	67	10	68	9	13	12	58	11	22	7	361	10	1548
Rapide	452	6	167	6	45	7	72	10	11	10	42	8	31	10	248	7	1068
Reposant	733	10	296	10	65	10	46	6	8	7	41	8	22	7	380	11	1591
Sain	4	0	2	0											2	0	8
Silencieux	83	1	20	1	2	0	11	2			5	1	1	0	27	1	149
Superflu	11	0	3	0	2	0	1	0							8	0	25
Sur	456	6	166	6	35	5	29	4	6	5	22	4	23	7	306	8	1043
Utile	498	7	181	6	54	8	53	7	4	4	29	5	31	10	298	8	1148
Vital	98	1	51	2	9	1	19	3	3	3	11	2	5	2	68	2	264
<b>Total</b>	<b>7264</b>	<b>100</b>	<b>2844</b>	<b>100</b>	<b>649</b>	<b>100</b>	<b>718</b>	<b>100</b>	<b>113</b>	<b>100</b>	<b>534</b>	<b>100</b>	<b>317</b>	<b>100</b>	<b>3609</b>	<b>100</b>	<b>16048</b>

Table 30: Adjectifs pour la voiture par status travail-formation

	Voiture																
	Au travail 100%		Au travail moins 100%		Plusieurs activités temps partiel		En formation		Apprenti-e		À la recherche d'un emploi		Au foyer		Retraité-e		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Autonome	1221	17	489	17	107	16	102	14	14	12	78	14	40	12	823	22	2874
Autre	45	1	25	1	9	1	1	0			6	1	3	1	24	1	113
Bruyant	41	1	42	1	7	1	8	1	2	2	3	1	6	2	21	1	130
Cher	392	5	167	6	35	5	53	7	8	7	30	6	23	7	130	3	838
Confortable	730	10	241	8	59	9	82	11	13	11	44	8	34	11	294	8	1497
Contraignant	52	1	25	1	12	2	7	1			7	1	1	0	15	0	119
Dangereux	72	1	35	1	12	2	13	2	2	2	10	2	4	1	38	1	186
Ecologique	35	0	8	0	3	0	1	0			1	0	3	1	12	0	63
Economique	47	1	15	1	7	1					4	1	3	1	21	1	97
Fatigant	162	2	62	2	18	3	9	1	3	3	13	2	2	1	43	1	312
Imprevisible	94	1	34	1	15	2	17	2	3	3	9	2	1	0	33	1	206
Inconfortable	4	0	1	0	2	0	1	0			2	0			2	0	12
Inutile	11	0	4	0	1	0	1	0			3	1			11	0	31
Lent	8	0	3	0	3	0			1	1					4	0	19
Nuisible	56	1	30	1	11	2	17	2			7	1	1	0	15	0	137
PasPratique	13	0	9	0	2	0	5	1	1	1	1	0	2	1	6	0	39
Polluant	561	8	319	11	72	11	110	15	15	13	51	9	26	8	244	6	1398
Pratique	1335	18	524	18	115	18	122	17	20	18	94	17	56	17	749	20	3015
Previsible	307	4	103	4	20	3	20	3	3	3	27	5	9	3	184	5	673
Rapide	522	7	181	6	24	4	45	6	5	4	46	8	28	9	196	5	1047
Reposant	24	0	9	0	3	0	9	1			4	1	4	1	10	0	63
Sain	8	0	2	0	1	0	1	0			1	0			2	0	15
Silencieux	36	0	9	0	2	0	3	0			4	1	1	0	7	0	62
Superflu	13	0	10	0	7	1	14	2			2	0	2	1	15	0	63
Sur	147	2	42	1	10	2	6	1	3	3	11	2	6	2	56	1	281
Utile	815	11	289	10	66	10	57	8	14	12	59	11	43	13	482	13	1825
Vital	596	8	192	7	29	4	22	3	7	6	25	5	24	7	349	9	1244
<b>Total</b>	<b>7347</b>	<b>100</b>	<b>2870</b>	<b>100</b>	<b>652</b>	<b>100</b>	<b>726</b>	<b>100</b>	<b>114</b>	<b>100</b>	<b>542</b>	<b>100</b>	<b>322</b>	<b>100</b>	<b>3786</b>	<b>100</b>	<b>16359</b>

Table 31: Adjectifs pour la voiture par parking disponible sur lieu de travail

	Voiture												Total
	Privé pl. réservé		Privé pl. non réservé		Publique		Dans la rue		Autre		Aucun		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Autonome	728	18	873	19	349	19	139	16	80	18	49	20	2218
Autre	23	1	23	0	7	0	3	0	4	1	1	0	61
Bruyant	7	0	10	0	6	0	4	0	1	0	2	1	30
Cher	168	4	209	4	89	5	49	6	18	4	15	6	548
Confortable	390	10	411	9	143	8	73	8	40	9	11	4	1068
Contraignant	11	0	10	0	5	0	5	1	3	1	2	1	36
Dangereux	24	1	34	1	11	1	6	1	3	1	4	2	82
Ecologique	19	0	20	0	8	0	3	0	1	0			51
Economique	29	1	49	1	11	1	6	1	2	0	3	1	100
Fatigant	57	1	66	1	42	2	21	2	6	1	8	3	200
Imprevisible	14	0	29	1	7	0	5	1	3	1	5	2	63
Inconfortable	2	0	2	0			1	0					5
Inutile	5	0	2	0	1	0							8
Lent	3	0	1	0			1	0					5
Nuisible	12	0	18	0	10	1	5	1	2	0			47
PasPratique					1	0	1	0					2
Polluant	211	5	273	6	123	7	61	7	39	9	23	9	730
Pratique	777	19	921	20	347	19	166	19	91	20	41	16	2343
Previsible	207	5	232	5	88	5	31	4	18	4	7	3	583
Rapide	355	9	395	8	133	7	60	7	30	7	16	6	989
Reposant	24	1	19	0	6	0	3	0			1	0	53
Sain	7	0	7	0	2	0	1	0	2	0			19
Silencieux	25	1	15	0	4	0	5	1	1	0	2	1	52
Superflu	2	0	2	0									4
Sur	64	2	77	2	30	2	12	1	7	2	3	1	193
Utile	450	11	516	11	188	10	90	10	57	13	32	13	1333
Vital	406	10	475	10	186	10	117	13	47	10	25	10	1256
<b>Total</b>	<b>4020</b>	<b>100</b>	<b>4689</b>	<b>100</b>	<b>1797</b>	<b>100</b>	<b>868</b>	<b>100</b>	<b>455</b>	<b>100</b>	<b>250</b>	<b>100</b>	<b>12079</b>

Table 32: Adjectifs pour le Lex par parking disponible sur lieu de travail

	Lex												Total
	Privé pl. réservé		Privé pl. non réservé		Publique		Dans la rue		Autre		Aucun		
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Autonome	9	0	11	0	5	0	1	0	1	0	1	0	28
Autre	35	1	40	1	12	1	13	2	5	1	4	2	109
Bruyant	42	1	55	1	27	2	10	1	6	1	1	0	141
Cher	523	13	640	14	229	13	119	14	70	16	29	12	1610
Confortable	223	6	226	5	105	6	45	5	22	5	11	4	632
Contraignant	352	9	433	9	151	9	77	9	46	10	18	7	1077
Dangereux	8	0	8	0	2	0	1	0	1	0			20
Ecologique	454	11	618	13	218	12	90	11	55	12	29	12	1464
Economique	36	1	33	1	19	1	5	1	2	0	3	1	98
Fatigant	46	1	52	1	20	1	14	2	8	2	2	1	142
Imprevisible	224	6	236	5	126	7	48	6	26	6	15	6	675
Inconfortable	74	2	66	1	18	1	19	2	6	1	2	1	185
Inutile	10	0	10	0	3	0	1	0	1	0	1	0	26
Lent	93	2	109	2	37	2	12	1	6	1	2	1	259
Nuisible	2	0	3	0	3	0	1	0					9
PasPratique	188	5	184	4	77	4	42	5	15	3	3	1	509
Polluant	1	0	1	0	3	0	2	0					7
Pratique	215	5	245	5	102	6	49	6	24	5	18	7	653
Previsible	298	8	384	8	134	8	47	6	30	7	20	8	913
Rapide	175	4	188	4	79	4	45	5	13	3	13	5	513
Reposant	392	10	473	10	189	11	96	11	50	11	37	15	1237
Sain	4	0	1	0	2	0							7
Silencieux	46	1	50	1	12	1	8	1	4	1	2	1	122
Superflu	7	0	2	0	2	0	3	0					14
Sur	240	6	275	6	72	4	48	6	30	7	16	7	681
Utile	229	6	242	5	111	6	47	6	26	6	15	6	670
Vital	22	1	29	1	13	1	7	1	4	1	4	2	79
<b>Total</b>	<b>3948</b>	<b>100</b>	<b>4614</b>	<b>100</b>	<b>1771</b>	<b>100</b>	<b>850</b>	<b>100</b>	<b>451</b>	<b>100</b>	<b>246</b>	<b>100</b>	<b>11880</b>

Pour approfondir l'analyse des logiques en fonction desquelles les personnes interrogées fondent leurs pratiques modales, nous avons construit la typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales développée par le LASUR.

D'un point de vue épistémologique, elle est construite à partir des trois logiques d'actions individuelles de Max Weber que sont la logique instrumentale (l'optimisation sur des critères objectifs tels que le prix et le temps), la logique traditionnelle (les habitudes et les routines d'usage) et la raison affective (les convictions, valeurs et préférences).<sup>1</sup> La typologie permet de rendre compte de la combinatoire de ces trois logiques d'action au niveau individuel. Elle est fondée sur les corpus de citations d'adjectifs et l'ancrage des habitudes modales.

À partir de cette analyse, huit types ont pu être identifiés. Chacun correspond à une disposition spécifique à l'égard des différents moyens de transport susceptibles d'être utilisés

A partir de cette analyse, huit types ont pu être identifiés. Chacun correspond à une disposition spécifique à l'égard des différents moyens de transport susceptibles d'être utilisés dans la vie quotidienne. Le tableau ci-dessous les présente en indiquant pour chaque type le poids qu'il représente au sein de la population enquêtée :

---

<sup>1</sup>La conceptualisation de Max Weber est reprise de son ouvrage "économie" et "société" qui date de 1922. La seule traduction française de ce livre date de 1971 (voir références). Weber M. (1922). *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*. Mohr Siebeck. Tübingen. Weber M. (1971) *Économie et société*, Plon, Paris.

Figure 15: Description des logiques sous-tendant la typologie des pratiques modales

Type	Description
Automobilistes exclusifs (8,3 %)	Ils n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne et jamais les autres moyens de transport ; leurs programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport.
Prédisposés aux transports individuels motorisés (7,3%)	Ils ont une préférence marquée pour l'utilisation de l'automobile et des deux-roues motorisés pour la liberté dans l'espace et le temps que ces moyens de transports permettent. Ces personnes sont attachées au franchissement rapide et individuel de l'espace.
Comparateurs d'efficacité (25,1%)	Il s'agit de personnes qui sont avant tout sensibles à la comparaison de l'efficacité des modes de transports. Ils vont ainsi privilégier les moyens de transports les plus rapides et offrant les meilleurs rapports qualité/prix.
Comparateurs de confort (21,6%)	Il s'agit de personnes qui sont avant tout sensibles à la comparaison du confort de déplacement. La recherche de confort et d'ergonomie du temps de déplacement est notamment motivée chez ces personnes par la volonté d'utiliser leur temps de déplacement comme du temps libre, ou au contraire comme un temps de travail.
Prédisposés aux modes individuels (17,3%)	Ce groupe se caractérise par l'attachement à l'autonomie du déplacement. Il s'agit de personnes qui évitent le plus possible d'être confrontées aux contraintes propres aux systèmes de transports collectifs, soit le tracé des lignes, les horaires et le voyage en commun.
Prédisposés aux modes alternatifs (9,5%)	Il s'agit des personnes qui n'aiment pas conduire et préfèrent utiliser d'autres moyens de transport. Notons que dans le cas de ce type, la motivation à ne pas utiliser l'automobile n'est pas particulièrement liée à des considérations écologiques, mais bien au stress occasionné par la conduite (embouteillages, accidents, etc.)
Prédisposés aux modes actifs (2,9%)	Ils privilégient l'usage des moyens de transports actifs (vélo, vélo électrique et marche) pour l'exercice physique qu'ils permettent dans la vie quotidienne et évitent le plus possible de se déplacer avec des moyens de transports motorisés.
Environnementalistes (8,1%)	Ils privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions. Leur image des différents modes de transport est marquée par les considérations environnementales.

La distribution des huit types identifiés en fonction de la fréquence d'utilisation du Léman Express (tab. 33) met en relief qu'un peu plus d'un quart des non utilisateurs sont fortement attachés à l'automobile ("automobilistes exclusifs" et

“prédisposés aux transports individuels motorisés”), et que ces même non utilisateurs sont respectivement 17% à avoir une logique de “comparateurs de confort” et 20% de “comparateurs d’efficacité”. Cette observation suggère que des améliorations de la chaîne de transport au plan de l’efficacité d’une part (temps d’attente des correspondances, nombre de transbordements, facilité de stationnement dans les gares), et du confort d’autre part (disponibilité de place assises dans les trains, ergonomie des aménagements en gare lors de l’attente du train et des transferts), seraient susceptibles d’entraîner un accroissement de l’utilisation du LEx.

Table 33: Typologie des logiques de choix modal en fonction de la fréquence d’utilisation du LEx (bus, tram, ).

	Non-usager		Occasionnel		Régulier		Total
	N	%	N	%	N	%	
Automobilistes exclusifs	412	26	0	0	0	0	412
Comparateurs d’efficacité	296	19	533	29	210	25	1039
Comparateurs de confort	259	17	423	23	175	21	857
Environnementalistes	65	4	194	11	90	11	349
Prédisposés aux modes actifs	38	2	56	3	35	4	129
Prédisposés aux modes alternatifs à la voiture	63	4	188	10	163	20	414
Prédisposés aux modes individuels	303	19	297	16	123	15	723
Prédisposés aux transports individuels motorisés	126	8	121	7	33	4	280
<b>Total</b>	1562	100	1812	100	829	100	4203

Nous disposons de données d’enquête datant de 2018 qui permettent de construire la même typologie et ainsi mesurer l’évolution dans le temps du poids des différents types au sein de la population aussi bien que l’évolution dans le temps de l’utilisation des transports publics au sein des 8 types. Il a été possible d’effectuer une telle analyse pour les localités suivantes :

- Ville de Genève
- Communes suburbaines genevoises (Carouge, Lancy, Onex, Meyrin, Vernier)
- Ville de Nyon
- Annemassienne et Thonon (ensemble pour des questions d’effectifs)

- Saint-Julien-en Genevois.

L'analyse comparative des données n'a pu être effectuée que sur la population active, seule interrogée dans l'enquête de 2018.

L'analyse de la distribution du poids des types au sein de la population active fait apparaître qu'entre 2019 et 2022, on assiste à un renforcement des "automobilistes exclusifs" dans les villes françaises, une tendance qui n'est pas observable dans les villes Suisses. Ce constat s'explique probablement par le fait qu'en France, les offres de transports publics de la vie quotidienne (transports publics urbains et trains) ont été pratiquement mises à l'arrêt pendant la pandémie, au contraire de la situation qui a prévalu à Genève. Cette situation a été renforcée par le fait que la population résidant dans la partie française du Grand Genève est très fortement motorisée.

Relevons également que les "comparateurs d'efficacité" et les "comparateurs de confort" ont connu une augmentation entre 2019 et 2022 dans toutes les villes étudiées au détriment des "prédisposés aux modes alternatifs" et aux "prédisposés aux modes actifs". Ce constat indique probablement que le report modal vers l'automobile qui a été constaté dans les pratiques modales pendant la pandémie s'est traduit par des changements de logiques de choix modal. Ainsi, de nombreuses personnes composant les types réticents à l'utilisation de l'automobile pour des motifs non écologiques (les "prédisposés aux modes alternatifs" et aux "prédisposés aux modes actifs") reconnaissent désormais à l'automobile des qualités d'efficacité et de confort. L'analyse de l'évolution de l'utilisation des transports publics parmi les actifs (train et autres transports publics ensemble) entre 2019 et 2022 montre que l'introduction du Lex a permis de faire augmenter l'utilisation des transports publics parmi les résidents des villes françaises et ceci de façon différenciée suivant les types :

- Les "comparateurs d'efficacité" et les "comparateurs de confort" d'Annemasse et de Thonon connaissent une forte augmentation de l'utilisation fréquente des transports publics, attestant de la qualité de l'offre Léman Express.
- Les "prédisposés aux modes individuels" et les "prédisposés aux modes actifs" résidant à Annemasse se sont largement laissés convaincre par l'utilisation des transports publics, ce qui est lié à l'introduction du tram 17 et du Léman Express (avec 6 trains par heure au départ d'Annemasse). La même tendance n'est pas observable à Thonon ou Saint-Julien qui n'ont pas connu le même "choc d'offre".

- Les “Environnementalistes” utilisent davantage des transports publics dans les villes françaises en 2022 qu’en 2019. Dans les villes suisses, leurs usages des transports en communs restent stables, mais à un niveau élevé.

Table 34: Mesures d'accompagnement du LEx citées selon la typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales

	Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEx		Améliorer/ créer des pistes/voies cyclables		Diminuer les tarifs des P+R		Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du Lex		Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du Lex		Créer de nouvelles places P+R		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Automobilistes exclusifs	42	7	20	4	56	13	49	11	23	6	35	12	225
Comparateurs d'efficacité	138	24	115	24	111	25	90	20	107	27	79	27	640
Comparateurs de confort	130	23	81	17	84	19	95	21	76	19	66	22	532
Environnementalistes	44	8	75	15	25	6	46	10	46	12	19	6	255
Prédisposés modes actifs	18	3	25	5	10	2	13	3	12	3	5	2	83
Prédisposés modes alternatifs	64	11	71	15	26	6	43	10	35	9	16	5	255
Prédisposés modes individuels	98	17	87	18	87	20	82	18	69	18	56	19	479
Prédisposés TIM	35	6	11	2	38	9	32	7	23	6	20	7	159
<b>Total</b>	<b>569</b>	<b>100</b>	<b>485</b>	<b>100</b>	<b>437</b>	<b>100</b>	<b>450</b>	<b>100</b>	<b>391</b>	<b>100</b>	<b>296</b>	<b>100</b>	<b>2628</b>

Table 35: Distribution de la population active selon les logiques de choix modal, en % des enquêtés (lecture en colonne).

	Automobilistes exclusifs		Prédisposés TIM		Comparateurs d'efficacité		Comparateurs de confort		Prédisposés modes individuels		Prédisposés modes alternatifs		Prédisposés modes actifs		Environnement - alistes	
	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022
Genève ville	4%	1%	3%	5%	18%	27%	14%	19%	10%	16%	30%	20%	13%	4%	9%	8%
Genève Suburbain	5%	4%	7%	4%	22%	32%	11%	21%	15%	19%	22%	9%	11%	2%	7%	9%
Nyon	4%	4%	6%	7%	24%	26%	12%	21%	15%	17%	20%	11%	12%	8%	7%	6%
Annemasse	7%	14%	8%	6%	15%	25%	12%	17%	20%	13%	13%	8%	18%	7%	7%	10%
Thonon	7%	21%	7%	2%	19%	21%	10%	16%	17%	20%	18%	5%	17%	5%	5%	10%
Saint Julien	5%	15%	13%	2%	19%	29%	13%	17%	21%	21%	9%	4%	13%	8%	7%	4%

Table 36: Part de la population active utilisant les transports publics (train et autres transports publics) plus d'une fois par semaine selon les logiques de choix modal, en % des enquêtés (lecture en colonne).

	Automobilistes exclusifs		Prédisposés TIM		Comparateurs d'efficacité		Comparateurs de confort		Prédisposés modes individuels		Prédisposés modes alternatifs		Prédisposés modes actifs		Environnement - alistes	
	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022
Genève ville	0%	0%	31%	48%	61%	57%	64%	62%	48%	36%	72%	69%	46%	46%	70%	71%
Genève Suburbain	0%	0%	39%	27%	59%	52%	67%	53%	38%	26%	74%	72%	39%	29%	56%	52%
Nyon	0%	0%	20%	20%	47%	50%	65%	67%	43%	39%	82%	82%	55%	50%	47%	55%
Annemasse	0%	0%	21%	25%	18%	35%	19%	54%	7%	33%	38%	46%	7%	40%	8%	31%
Thonon	0%	0%	0%	10%	11%	17%	0%	22%	4%	9%	44%	48%	20%	22%	2%	20%
Saint-Julien	0%	0%	12%	5%	25%	26%	18%	33%	8%	10%	30%	50%	14%	20%	13%	26%

### 3.5 Les mesures d'accompagnement susceptible de favoriser l'utilisation du Léman Express

*Quelles-sont les mesures qui pourraient faire utiliser davantage le Léman Express ?* Pour répondre à cette question, nous avons utilisé les questions relatives aux mesures d'accompagnement du Lex (questions 36, 37 et 38 de l'enquête) en les croisant avec la fréquence d'usage du LEx, le moment de la journée indiqué pour chaque mesure, la gare, et la disponibilité d'une place de parking sur le lieu de travail.

Environ 10% des enquêtées ont indiqué "Autre" comme mesure suggérée. Nous avons donc effectué un travail de recodage en rattachant les réponses "Autre" avec les items existants dans le questionnaire. Les réponses ne pouvant pas être associées aux mesures proposées dans le questionnaire ont été regroupées en nouveaux items selon les modalités suivantes :

- Améliorer la prévisibilité du LEx (mots clés : grève, retard, annulation) ;
- Augmenter l'offre du LEx (mots clés : fréquence, nombre, cadence, horaire, passage) ;
- Diminuer les tarifs du LEx (mots clés : baisser, diminuer, tarif, LEx, Léman Express) ;
- Diminuer le tarif des bus et trams (mots clés : baisser, diminuer, tarif, TPG, UNIRESO, commun) ;
- Améliorer les conditions de transport des vélos dans le LEx – place et prix (mots clés : vélo) ;
- Améliorer les correspondances entre le Lex, les réseaux de bus/tram et les autres trains (mots clés : synchronisation, coordonne, correspondance, connexion) ;

370 réponses ont été re-codées, dont 44 ont été re-codées dans les anciennes catégories et 326 dans les nouvelles catégories. Des ces 370 réponses, 73 ont été indiqués par des utilisateurs réguliers, 224 par des non-usagers et 73 par des utilisateurs occasionnels.

Concernant les mesures listées par type de parking disponible sur le lieu de travail, 584 des mesures sont cités par des enquêtés qui disposent d'un parking d'entreprise sur le lieu de travail sans place réservée, 303 d'un parking en accès public, 508 d'un

parking d'entreprise sur le lieu de travail avec place réservée, 112 dans la rue ou sur la voie publique, 70 d'aucune place de parking, 49 d'autres solutions. Les effectifs par tranche horaire et par gare sont listés dans les tableaux suivants.

Il ressort d'emblée de ces analyses que quelques mesures d'accompagnement remportent une adhésion forte : réduire les temps de trajets en bus pour rejoindre les gares du LEx, créer des nouvelles lignes de bus de desserte pour rejoindre les gares du Lex, améliorer la fréquence des bus à destination des gares du Lex, diminuer le prix des parkings P+R, créer de nouvelles places de P+R et améliorer les pistes cyclables et les cheminements piétonniers à destination des gares du LEx et enfin augmenter l'offre du LEx. L'amélioration des lignes de bus desservant des gares du Lex, qu'il s'agisse des fréquences de passage ou de l'existence même des dessertes, apparaît comme étant une mesure tout particulièrement plébiscitée par les non-utilisateurs du LEx (voir fig. 16 et tab. 37).

D'une manière générale, il apparaît que les personnes disposant d'un stationnement assuré sur leur lieu de travail citent moins souvent des mesures d'accompagnement susceptibles de leur faire préférer le train à la voiture pour leurs déplacements domicile - travail, ce qui confirme l'importance du stationnement comme déterminant des pratiques modales (voir fig. 17 et tab. 39).

Au niveau de la temporalité auxquelles les mesures d'accompagnements devraient être implémentées, l'accroissement des possibilités de P+R est particulièrement plébiscitée en heures de pointe et que l'amélioration des lignes de bus est particulièrement importante le soir (voir fig. 18 et tab. 38).

Figure 16: Quelles mesures listées pourraient vous faire utiliser davantage le Léman Express (LEx) pour vos déplacements dans le Grand Genève?

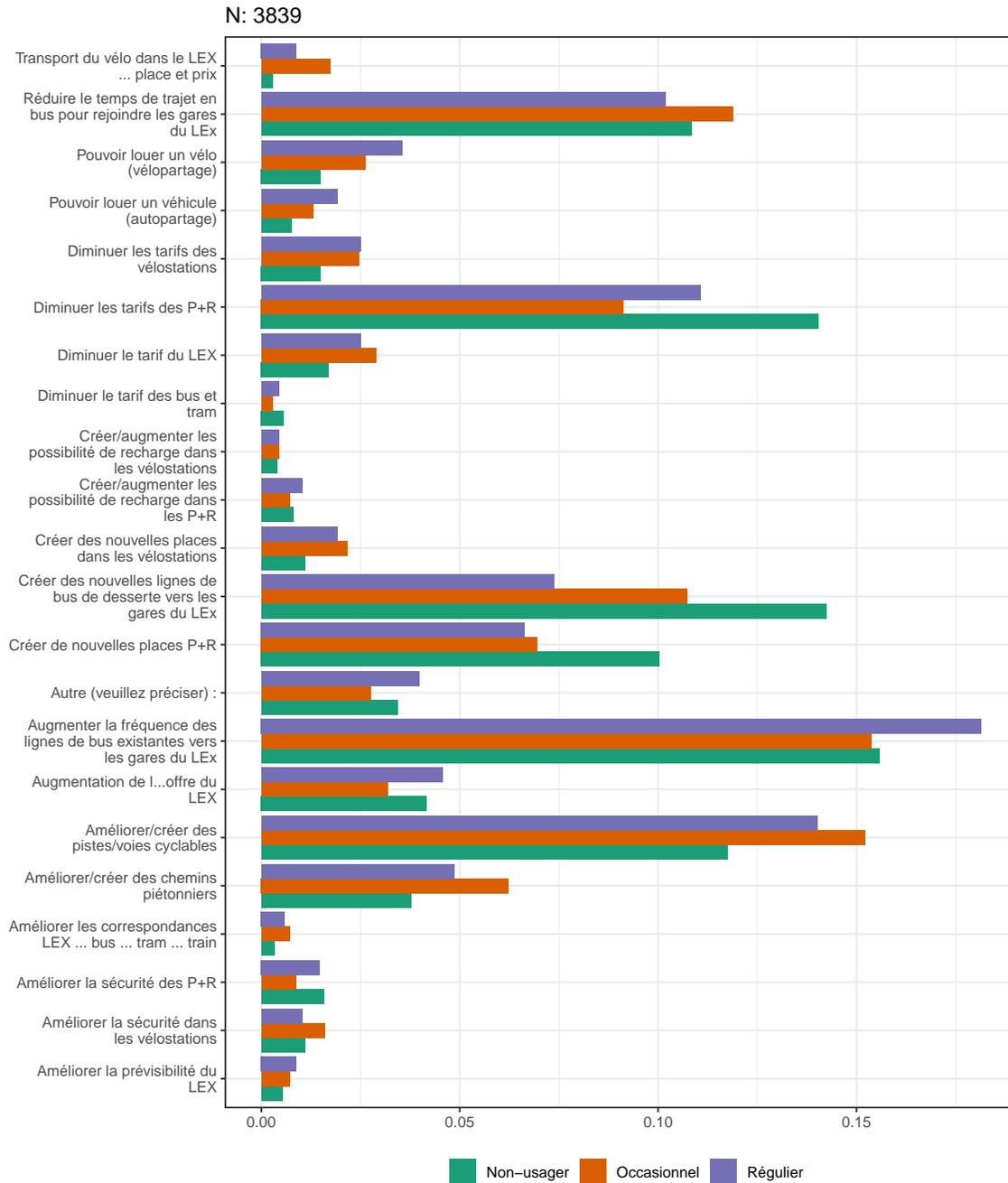


Figure 17: Quelles mesures listées pourraient vous faire utiliser davantage le Léman Express (LEx) pour vos déplacements dans le Grand Genève?

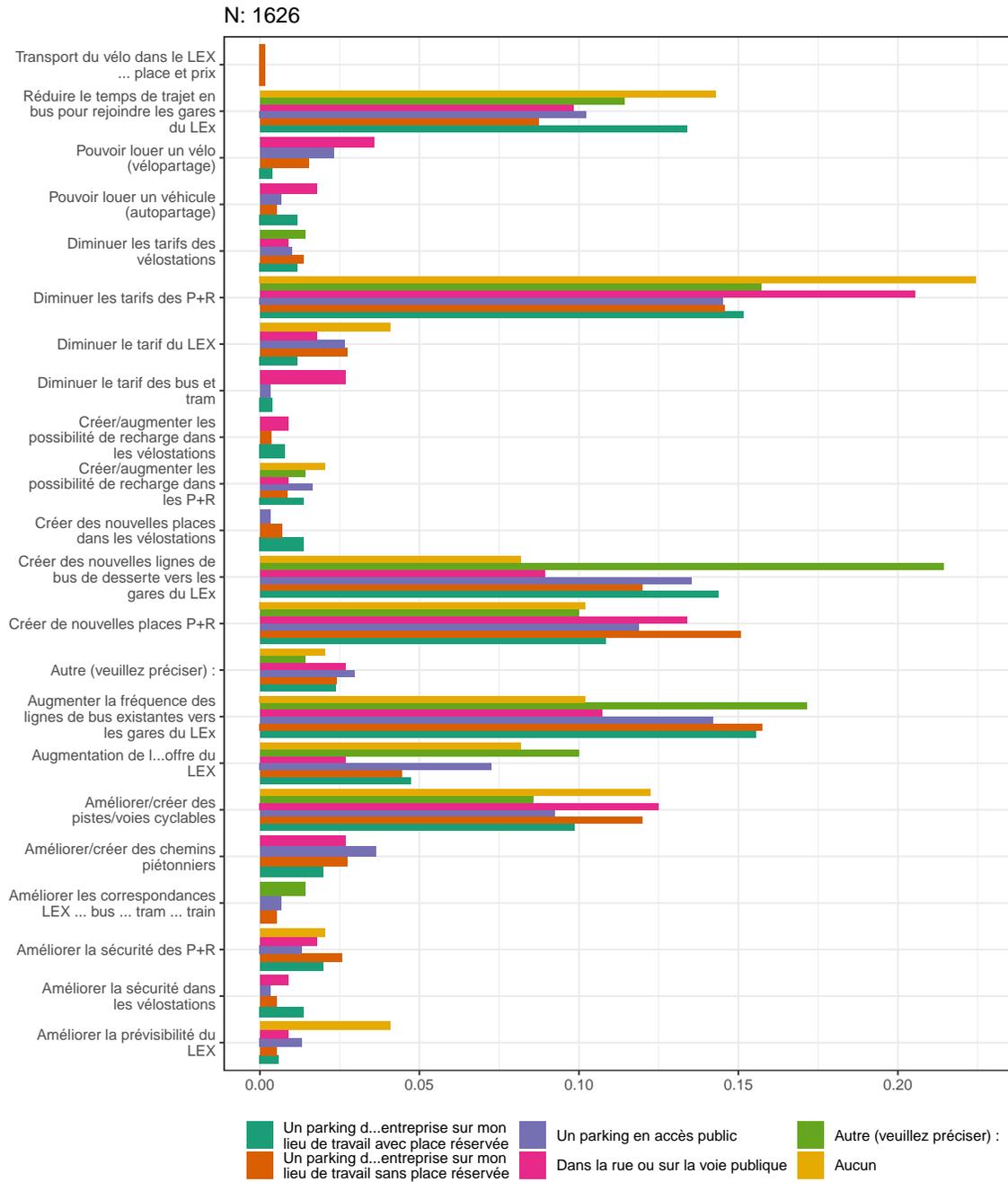


Figure 18: Veuillez indiquer à quel moment cette mesure vous serait la plus utile

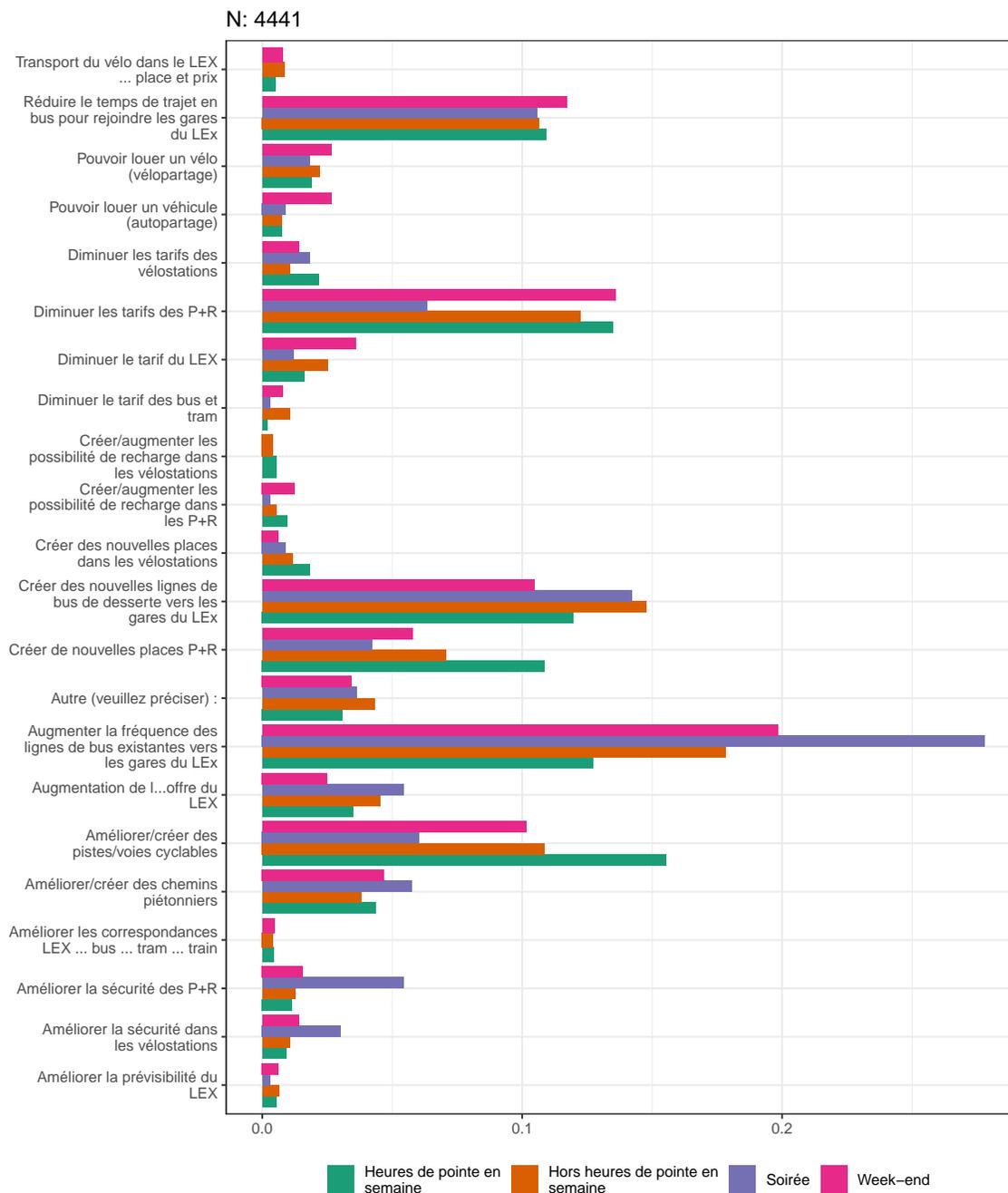


Table 37: Mesures suggérées par type utilisateur

Mesures	Non-usagers		Occasionnel		Régulier		Total
	N	%	N	%	N	%	N
Améliorer la prévisibilité du LEX	13	1	5	1	6	1	24
Améliorer la sécurité dans les vélostations	27	1	11	2	7	1	45
Améliorer la sécurité des P+R	39	2	6	1	10	1	55
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train	8	0	5	1	4	1	17
Améliorer/créer des chemins piétonniers	93	4	43	6	33	5	169
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	290	12	105	15	95	14	490
Augmentation de l'offre du LEX	103	4	22	3	31	5	156
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	385	16	106	15	123	18	614
Autre (veuillez préciser) :	85	3	19	3	27	4	131
Créer de nouvelles places P+R	248	10	48	7	45	7	341
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	352	14	74	11	50	7	476
Créer des nouvelles places dans les vélostations	27	1	15	2	13	2	55
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	20	1	5	1	7	1	32
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	10	0	3	0	3	0	16
Diminuer le tarif des bus et tram	14	1	2	0	3	0	19
Diminuer le tarif du LEX	42	2	20	3	17	3	79
Diminuer les tarifs des P+R	347	14	63	9	75	11	485
Diminuer les tarifs des vélostations	37	1	17	2	17	3	71
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	19	1	9	1	13	2	41
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	37	1	18	3	24	4	79
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	268	11	82	12	69	10	419
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	7	0	12	2	6	1	25
<b>Total</b>	<b>2471</b>	<b>100</b>	<b>690</b>	<b>100</b>	<b>678</b>	<b>100</b>	<b>3839</b>

Table 38: Mesures suggérées par par horaire

Mesures	Heures de pointe en semaine		Hors heures de pointe en semaine		Soirée		Week-end		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Améliorer la prévisibilité du LEX	14	1	6	1	1	0	4	1	25
Améliorer la sécurité dans les vélostations	23	1	10	1	10	3	9	1	52
Améliorer la sécurité des P+R	29	1	12	1	18	5	10	2	69
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train	11	0	4	0			3	0	18
Améliorer/créer des chemins piétonniers	110	4	36	4	19	6	30	5	195
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	392	16	103	11	20	6	65	10	580
Augmentation de l'offre du LEX	88	3	43	5	18	5	16	2	165
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	321	13	169	18	92	28	127	20	709
Autre (veuillez préciser) :	78	3	41	4	12	4	22	3	153
Créer de nouvelles places P+R	274	11	67	7	14	4	37	6	392
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	302	12	140	15	47	14	67	10	556
Créer des nouvelles places dans les vélostations	46	2	11	1	3	1	4	1	64
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	24	1	5	1	1	0	8	1	38
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	14	1	4	0					18
Diminuer le tarif des bus et tram	5	0	10	1	1	0	5	1	21
Diminuer le tarif du LEX	41	2	24	3	4	1	23	4	92
Diminuer les tarifs des P+R	340	13	116	12	21	6	87	14	564
Diminuer les tarifs des vélostations	55	2	10	1	6	2	9	1	80
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	19	1	7	1	3	1	17	3	46
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	48	2	21	2	6	2	17	3	92
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	275	11	101	11	35	11	75	12	486
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	13	1	8	1			5	1	26
<b>Total</b>	<b>2522</b>	<b>100</b>	<b>948</b>	<b>100</b>	<b>331</b>	<b>100</b>	<b>640</b>	<b>100</b>	<b>4441</b>

Table 39: Mesures sugerées par disponibilité de parking sur lieu de travail

Mesures	Privé pl. réservé		Privé pl. non réservé		Publique		Dans la rue		Autre		Aucun		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Améliorer la prévisibilité du LEX	3	1	3	1	4	1	1	1	2	4			13
Améliorer la sécurité dans les vélostations	7	1	3	1	1	0	1	1					12
Améliorer la sécurité des P+R	10	2	15	3	4	1	2	2	1	2			32
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train			3	1	2	1					1	1	6
Améliorer/créer des chemins piétonniers	10	2	16	3	11	4	3	3					40
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	50	10	70	12	28	9	14	12	6	12	6	9	174
Augmentation de l’offre du LEX	24	5	26	4	22	7	3	3	4	8	7	10	86
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	79	16	92	16	43	14	12	11	5	10	12	17	243
Autre (veuillez préciser) :	12	2	14	2	9	3	3	3	1	2	1	1	40
Créer de nouvelles places P+R	55	11	88	15	36	12	15	13	5	10	7	10	206
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	73	14	70	12	41	14	10	9	4	8	15	21	213
Créer des nouvelles places dans les vélostations	7	1	4	1	1	0							12
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	7	1	5	1	5	2	1	1	1	2	1	1	20
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	4	1	2	0			1	1					7
Diminuer le tarif des bus et tram	2	0			1	0	3	3					6
Diminuer le tarif du LEX	6	1	16	3	8	3	2	2	2	4			34
Diminuer les tarifs des P+R	77	15	85	15	44	15	23	21	11	22	11	16	251
Diminuer les tarifs des vélostations	6	1	8	1	3	1	1	1			1	1	19
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	6	1	3	1	2	1	2	2					13
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	2	0	9	2	7	2	4	4					22
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	68	13	51	9	31	10	11	10	7	14	8	11	176
Transport du vélo dans le LEX – place et prix			1	0									1
<b>Total</b>	<b>508</b>	<b>100</b>	<b>584</b>	<b>100</b>	<b>303</b>	<b>100</b>	<b>112</b>	<b>100</b>	<b>49</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>100</b>	<b>1626</b>

## 4 Annex

Table 40: Mesures suggérées par gare

Mesures	Annemasse		Annecy		Bellegarde (Ain)		Bonneville		Bons-en-Chablais		Chambésy	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX	7	1							1	1		
Améliorer la sécurité dans les vélostations	11	2			1	2			1	1		
Améliorer la sécurité des P+R	19	4	2	5	2	4	2	4	1	1	1	8
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train					2	4			1	1		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	26	5	1	2	2	4	2	4	4	5	1	8
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	58	12	3	7	3	5	5	11	13	15	3	25
Augmentation de l'offre du LEX	10	2	1	2	3	5	4	9	4	5	1	8
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	92	19	6	15	10	18	7	16	14	16	2	17
Autre (veuillez préciser) :	11	2	2	5	1	2			2	2		
Créer de nouvelles places P+R	34	7	3	7	6	11	6	13	6	7	1	8
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	64	13	9	22	6	11	7	16	21	24		
Créer des nouvelles places dans les vélostations	2	0			1	2	1	2	1	1		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	2	0	1	2					1	1		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	1	0										
Diminuer le tarif des bus et tram	2	0										
Diminuer le tarif du LEX	11	2	2	5	1	2	1	2	1	1		
Diminuer les tarifs des P+R	61	12	3	7	8	14	4	9	8	9	1	8
Diminuer les tarifs des vélostations	9	2										
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	6	1			3	5	1	2	1	1		
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	6	1			1	2					1	8
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	57	12	7	17	7	12	5	11	6	7	1	8
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	1	0	1	2					1	1		
<b>Total</b>	<b>490</b>	<b>100</b>	<b>41</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>45</b>	<b>100</b>	<b>87</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>100</b>

Table 41: Mesures suggérées par gare

Mesures	Chêne-Bourg		Cluses		Coppet		Creux-de-Genthod		Évian-les-Bains		Genève	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX					2	1			4	4	2	0
Améliorer la sécurité dans les vélostations	2	1							1	1	14	2
Améliorer la sécurité des P+R	1	1			3	1					14	2
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train									1	1	5	1
Améliorer/créer des chemins piétonniers	7	4	1	33	8	3	1	9	4	4	40	6
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	12	8			25	8	1	9	9	9	129	18
Augmentation de l'offre du LEX	6	4			5	2			5	5	3	0
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	39	25			68	22	1	9	21	21	73	10
Autre (veuillez préciser) :	4	3			10	3			4	4	24	3
Créer de nouvelles places P+R	7	4			46	15	1	9	9	9	48	7
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	18	12	1	33	31	10	2	18	10	10	44	6
Créer des nouvelles places dans les vélostations	2	1			3	1			2	2	18	3
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	1	1			7	2			1	1	5	1
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	1	1									3	0
Diminuer le tarif des bus et tram	2	1			3	1					5	1
Diminuer le tarif du LEX	2	1			9	3			1	1	25	4
Diminuer les tarifs des P+R	14	9			50	16	3	27	14	14	120	17
Diminuer les tarifs des vélostations	3	2			1	0			1	1	30	4
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	6	4			1	0					7	1
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	3	2			4	1			4	4	27	4
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	26	17	1	33	32	10	2	18	8	8	60	9
Transport du vélo dans le LEX – place et prix					1	0					7	1
<b>Total</b>	156	100	3	100	309	100	11	100	99	100	703	100

Table 42: Mesures suggérées par gare

Mesures	Genève- Champel		Genève- Eaux-Vives		Genève- Sécheron		Genthod- Bellevue		Gland		Groisy- Thorens-la- Caille	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX			1	0								
Améliorer la sécurité dans les vélostations			2	1	1	2	1	3	1	1		
Améliorer la sécurité des P+R	1	1	2	1			1	3				
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train			2	1					1	1		
Améliorer/créer des chemins piétonniers	5	5	21	8	2	4	1	3	4	4		
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	19	18	29	11	8	16	5	15	4	4	1	12
Augmentation de l'offre du LEX	5	5	9	3	2	4			5	5		
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	16	15	43	17	6	12	3	9	21	20	3	38
Autre (veuillez préciser) :	3	3	10	4	1	2	2	6	4	4	1	12
Créer de nouvelles places P+R	8	8	10	4	4	8	6	18	15	14		
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	10	10	29	11	6	12	5	15	14	13	3	38
Créer des nouvelles places dans les vélostations	3	3	10	4	1	2			1	1		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R					1	2			2	2		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations	2	2	3	1	1	2						
Diminuer le tarif des bus et tram	1	1	1	0			1	3	2	2		
Diminuer le tarif du LEX	2	2	1	0			2	6	4	4		
Diminuer les tarifs des P+R	9	9	24	9	8	16	4	12	17	16		
Diminuer les tarifs des vélostations	4	4	6	2	2	4			1	1		
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	2	2	2	1	1	2						
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	3	3	13	5	1	2			1	1		
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	11	10	37	14	6	12	3	9	8	8		
Transport du vélo dans le LEX – place et prix	1	1	3	1								
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>100</b>	<b>258</b>	<b>100</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>34</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>100</b>

Table 43: Mesures suggérées par gare

Mesures	La Plaine		La Roche-sur-Foron		Lancy-Bachet		Lancy-Pont-Rouge		Les Tuileries		Machilly	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX			2	3	1	0					1	1
Améliorer la sécurité dans les vélostations			2	3	2	1	4	2			1	1
Améliorer la sécurité des P+R			2	3			3	2			3	4
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train							1	1				
Améliorer/créer des chemins piétonniers					9	4	14	8			3	4
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	4	10	10	15	30	12	27	15			15	20
Augmentation de l'offre du LEX	2	5	14	22	4	2	3	2	1	7	2	3
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	4	10	11	17	50	20	26	15	4	27	7	9
Autre (veuillez préciser) :			1	2	11	4	6	3			2	3
Créer de nouvelles places P+R	5	13	7	11	22	9	7	4	2	13	14	19
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	7	18	3	5	39	15	24	13	4	27	9	12
Créer des nouvelles places dans les vélostations					4	2	3	2			1	1
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	1	3			2	1			1	7		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations					1	0	1	1				
Diminuer le tarif des bus et tram			1	2	1	0						
Diminuer le tarif du LEX			3	5	1	0	2	1			3	4
Diminuer les tarifs des P+R	8	21	6	9	19	7	18	10			10	13
Diminuer les tarifs des vélostations					5	2	4	2	1	7		
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)	1	3	1	2	4	2	1	1				
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)					5	2	3	2				
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	7	18	2	3	43	17	32	18	2	13	4	5
Transport du vélo dans le LEX – place et prix					3	1						
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>100</b>	<b>65</b>	<b>100</b>	<b>256</b>	<b>100</b>	<b>179</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>100</b>

Table 44: Mesures suggérées par gare

Mesures	Marignier		Meyrin		Mies		Nyon		Perrignier		Pont-Céard	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX									1	1		
Améliorer la sécurité dans les vélostations			2	1			2	1				
Améliorer la sécurité des P+R			2	1			3	1				
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train							2	1				
Améliorer/créer des chemins piétonniers	1	7	1	1			11	5	3	4		
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	1	7	24	16			23	10	13	19	1	25
Augmentation de l'offre du LEX	2	14	1	1			6	3	7	10		
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	4	29	18	12	1	20	33	15	7	10		
Autre (veuillez préciser) :			9	6			11	5	3	4		
Créer de nouvelles places P+R	1	7	18	12			28	12	12	17		
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	3	21	26	17	1	20	12	5	17	25	1	25
Créer des nouvelles places dans les vélostations			1	1			4	2				
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R			2	1			4	2				
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations			2	1			1	0				
Diminuer le tarif des bus et tram							2	1				
Diminuer le tarif du LEX					2	40	8	4				
Diminuer les tarifs des P+R	1	7	20	13	1	20	41	18	3	4		
Diminuer les tarifs des vélostations			1	1			3	1			1	25
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)							6	3				
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)			4	3			1	0	1	1		
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	1	7	21	14			22	10	2	3		
Transport du vélo dans le LEX – place et prix			2	1			1	0			1	25
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>100</b>	<b>154</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>100</b>	<b>224</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>100</b>

Table 45: Mesures suggérées par gare

Mesures	Pouigny-Chancy		Prigny		Reigner		Rolle		Russin		Satigny	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX							1	1				
Améliorer la sécurité dans les vélostations					2	2						
Améliorer la sécurité des P+R					3	3			1	20		
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train												
Améliorer/créer des chemins piétonniers			1	50	5	5	4	4			1	4
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables			1	50	22	21	9	9			6	22
Augmentation de l'offre du LEX	3	10			18	17	6	6	1	20	2	7
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	4	13			12	12	19	19	1	20	6	22
Autre (veuillez préciser) :	2	7			4	4	3	3			1	4
Créer de nouvelles places P+R	5	17			3	3	18	18			2	7
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	7	23			16	16	3	3	1	20	2	7
Créer des nouvelles places dans les vélostations					1	1	1	1				
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R	1	3			1	1	2	2	1	20		
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations												
Diminuer le tarif des bus et tram												
Diminuer le tarif du LEX					4	4	2	2				
Diminuer les tarifs des P+R	4	13			10	10	14	14			3	11
Diminuer les tarifs des vélostations	1	3			1	1	4	4				
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)												
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)	1	3					2	2			1	4
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	2	7			1	1	8	8			3	11
Transport du vélo dans le LEX – place et prix							2	2				
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>100</b>

Table 46: Mesures suggérées par gare

Mesures	Seysssel		St.Julien en Genevois		St Gervais les-Bains Le Fayet		St. Pierre en Faucigny		Tannay		Thonon-les-Bains	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Améliorer la prévisibilité du LEX							1	3				
Améliorer la sécurité dans les vélostations											1	1
Améliorer la sécurité des P+R			2	1								
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train			1	0								
Améliorer/créer des chemins piétonniers			3	2			1	3			5	7
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables			33	16			6	21			10	14
Augmentation de l'offre du LEX	2	22	6	3			6	21	1	33	4	6
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	1	11	28	14			3	10	1	33	11	16
Autre (veuillez préciser) :	1	11	10	5	1	50	1	3			1	1
Créer de nouvelles places P+R	1	11	20	10			4	14				
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	3	33	42	21	1	50	4	14			14	20
Créer des nouvelles places dans les vélostations											1	1
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R			1	0							1	1
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations			1	0								
Diminuer le tarif des bus et tram												
Diminuer le tarif du LEX			2	1								
Diminuer les tarifs des P+R			16	8			2	7	1	33	14	20
Diminuer les tarifs des vélostations			1	0								
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)			1	0								
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)			2	1			1	3			2	3
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	1	11	31	16							4	6
Transport du vélo dans le LEX – place et prix											1	1
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>100</b>

Table 47: Mesures suggérées par gare

Mesures	Valleiry		Vernier		Versoix		Zimeysa		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	N
Améliorer la prévisibilité du LEX					1	1			25
Améliorer la sécurité dans les vélostations			1	2					52
Améliorer la sécurité des P+R			1	2					69
Améliorer les correspondances LEX – bus – tram – train	1	2					1	6	18
Améliorer/créer des chemins piétonniers	1	2	1	2	1	1			195
Améliorer/créer des pistes/voies cyclables	6	9	5	12	7	10			580
Augmentation de l'offre du LEX	6	9	2	5	1	1	2	12	165
Augmenter la fréquence des lignes de bus existantes vers les gares du LEX	13	20	6	14	11	16	3	19	709
Autre (veuillez préciser) :	2	3	1	2	2	3	2	12	153
Créer de nouvelles places P+R	1	2	4	10	8	12			392
Créer des nouvelles lignes de bus de desserte vers les gares du LEX	18	28	8	19	9	13	2	12	556
Créer des nouvelles places dans les vélostations					1	1	2	12	64
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les P+R									38
Créer/augmenter les possibilité de recharge dans les vélostations							1	6	18
Diminuer le tarif des bus et tram									21
Diminuer le tarif du LEX					2	3	1	6	92
Diminuer les tarifs des P+R	9	14	5	12	10	14	1	6	564
Diminuer les tarifs des vélostations					1	1			80
Pouvoir louer un véhicule (autopartage)			2	5					46
Pouvoir louer un vélo (vélopartage)			1	2	4	6			92
Réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares du LEX	7	11	4	10	11	16	1	6	486
Transport du vélo dans le LEX – place et prix			1	2					26
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>100</b>	<b>42</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>100</b>	<b>16</b>	<b>100</b>	<b>4441</b>

Figure 19: Typologie des gares

<b>Typologie des gares</b>	
<b>Gare centrale</b> : correspondances train grandes lignes, correspondances réseaux de bus urbains	Annemasse, Annecy, Bellegarde, Genève, Nyon, Saint-Julien-en-Genevois, Thonon
<b>Gare agglomération</b> : pôle de correspondances réseaux de bus	Coppet, Genève Eaux-Vives, Gland, Lancy-Bachet, Lancy Pont Rouge, La Roche-sur-Foron, Rolle
<b>Gare urbaine locale</b> : gares urbaines d'origine ou de destination	Chêne-Bourg, Genève-Sécheron, Genève-Champel, Meyrin, Pont-Céard, Vernier, Versoix,
<b>Petite gare</b> : Toutes les autres gares du Lex	Bonneville, Bons-en-Chablais, Cluses, Creux-de-Genthod, Genthod-Bellevue, Groisy-Thorrens-La Caille, La Plaine, Les Tuileries, Machilly, Magland, Marignier, Mies, Perrignier, Pougny-Chancy, Pregny-Chambésy, Pringy, Reignier, Russin, Sallanches-Combloux-Megève, Satigny, St.-Gervais-les-Bains-Le-Fayet, St.-Pierre-en-Faucigny, Tannay, Valleiry, Zimeysa