

Auteurs(s) :	PQU	Date :	07/02/2018
--------------	-----	--------	------------

Destinataire(s) :	
-------------------	--

### Introduction

Cette note présente les résultats de la quatrième enquête sur la mobilité des employés de l'aéroport. Cette enquête réalisée tous les 3 à 4 ans permet de mesurer l'impact du plan de mobilité. Elle est réalisée en collaboration avec les sociétés du site de l'aéroport participant au plan de mobilité.

Cette enquête est réalisée en collaboration avec le service marketing de Genève Aéroport.

### Déroulement de l'enquête

Pour réaliser correctement cette enquête, nous utilisons 2 sources différentes de données :

- Les lieux de résidence des employés de l'aéroport
- Le questionnaire sur la mobilité distribué aux employés de l'aéroport

Le premier jeu de données est obtenu en demandant aux entreprises de nous fournir leur données sur leurs employés, soit les adresses anonymisées, soit directement les pourcentages de leur effectif résidant dans chaque canton ou département.

Enfin, les réponses au questionnaire auprès des employés sont analysées pour connaître les parts modales. Elles sont si nécessaire redressées pour s'assurer de la représentativité des réponses reçues par rapport à la répartition horaires irrégulier – régulier et des lieux de résidences.

### Lieu de résidence des employés de l'aéroport

Afin de vérifier la représentativité des réponses reçues dans le questionnaire, et éventuellement les corriger pour rétablir cette représentativité, nous avons récolté auprès des entreprises de l'aéroport les lieux de résidence des employés de l'aéroport.

Nous avons reçu les données de 46 entreprises du site, comportant les adresses de plus de 6350 employés.

Total	6356	Pourcentage
Canton de Genève	2560	40,3%
Suisse Hors Canton Genève	1090	17,1%
France Voisine Nord de l'Aéroport (Ain, Jura, etc.)	1032	16,2%
France Voisine Sud de l'Aéroport (Savoies, Isère, Rhône, etc.)	1674	26,3%

Tableau 1 : Lieu d'habitation des employés de l'aéroport en 2017

## Lieu de résidence des employés de l'aéroport

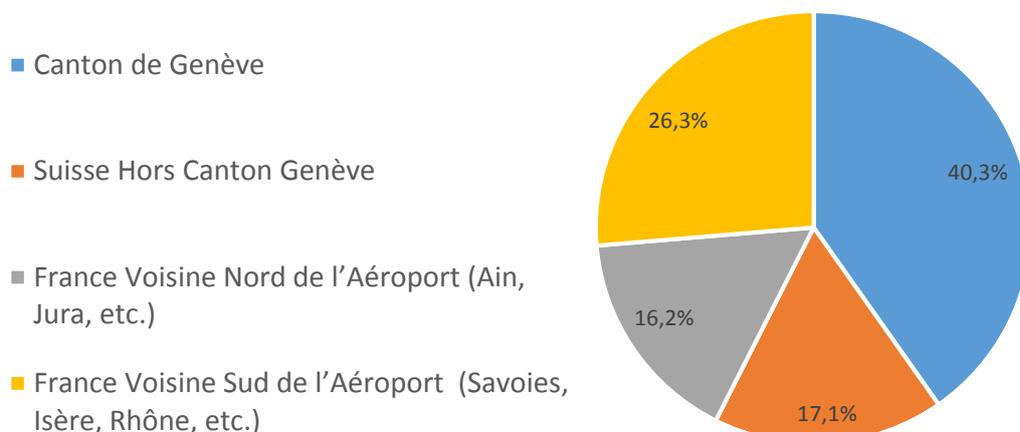


Figure 1: Lieux d'habitation des employés de l'aéroport en 2017

C'est la quatrième fois que nous faisons cette enquête auprès des sociétés depuis 2007. Les employés habitent de moins en moins dans le canton de Genève ou de Vaud, la part d'employés habitant en Suisse est passée de 82 % en 2007 à 57% en 2017.

Cette tendance n'est pas du tout positive en matière de mobilité, car la desserte en transport public depuis la France voisine n'est pas très bonne, à quelques exceptions près.

	2007	2011	2014	2017
Genève	58%	49%	41%	40%
Vaud et autre suisse	24%	24%	19%	17%
<b>Total Suisse</b>	<b>82%</b>	<b>73%</b>	<b>60%</b>	<b>57%</b>
Haute Savoie - Savoie	10%	15%	24%	26%
Ain - Jura	7%	12%	16%	16%
<b>Total France</b>	<b>17%</b>	<b>27%</b>	<b>40%</b>	<b>43%</b>

Tableau 2 : Évolution du lieu d'habitation des employés de l'aéroport depuis 2007

### Enquête auprès des employés

Les questionnaires ont été mis en ligne dans l'outil SurveyMonkey. Le lien vers le questionnaire et des versions à imprimer ont été diffusées aux sociétés du site le 27 septembre 2017. Le questionnaire est resté en ligne jusqu'à la fin du mois d'octobre 2017.

Afin d'inciter les employés à participer, 7 différents bons d'achats dans les commerces de l'aéroport étaient proposés en tirage au sort auprès des participants.

Les questionnaires papier ont été manuellement rentrés dans SurveyMonkey pour que toutes les réponses soient traitées de manière similaire.

La participation à l'enquête a été élevée, nous avons reçu 1527 questionnaires.

### Résultats

Le traitement des résultats a été réalisé par la société Citec, pour s'assurer que la méthodologie suivie est la même que celle utilisée lors de la précédente enquête de 2014. La difficulté principale est de redresser les données pour obtenir une représentativité correcte des réponses obtenues. Par exemple, il faut s'assurer que le nombre de réponses recueillies représente bien la même distribution des lieux d'habitation que la réalité pour ne pas biaiser les résultats.

Finalement, il s'avère que les données étaient assez représentatives, le redressement n'ayant modifié les résultats bruts que de  $\pm 1$  %.

La répartition par modes de transport est la suivante :

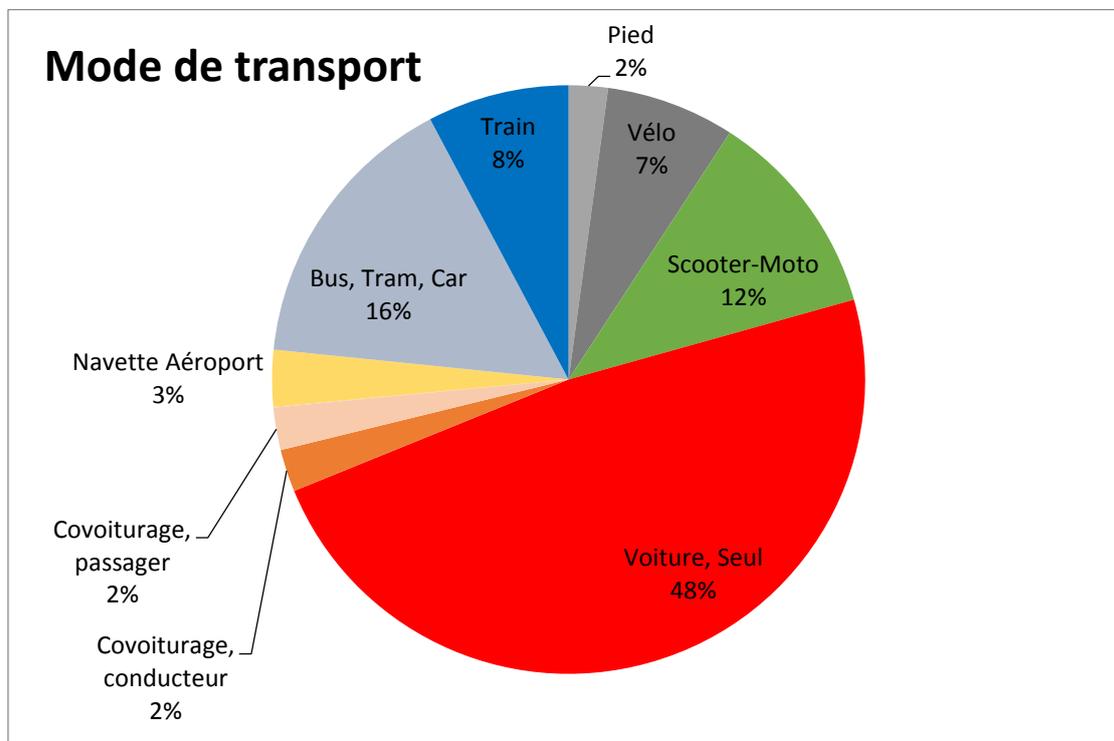


Figure 2: parts modales employés en 2017

Selon la définition adoptée avec le canton, les modes de transport durables sont la marche, le vélo, les transports publics (y compris navettes aéroport) et la moitié des covoitureurs. La répartition est donc de

62 % des employés utilisent un mode de transport non durable

38 % des employés utilisent un mode de transport durable

90% des employés restent à l'aéroport lors de leur pause de midi tous les jours, et n'effectuent donc que 2 trajets par jour. 4 % rentrent manger chez eux à midi tous les jours, 3 % rentrent 1 à 2 fois par semaine et 3 % rentrent 1 à 2 fois par mois. Parmi ceux qui rentrent chez eux tous les jours à midi, 15 % utilisent le vélo, 34 % le scooter ou la moto, et 31 % la voiture.

### Évolution des parts modales employés

Cette nouvelle enquête permet de suivre l'évolution des parts modales des employés sur le long terme. La part de l'utilisation de véhicules individuels motorisés décroît lentement, elle a baissé de 11 points en 10 ans (passée de 73% à 62%). La part d'employés venant avec un mode de transport durable (marche, vélo, transport public et moitié des covoitureurs) progresse régulièrement. Cependant, l'objectif de 45 % de parts modales durables en 2020 fixé dans la concession fédérale d'exploitation semble difficile à atteindre. Malgré le renforcement des mesures du plan de mobilité et l'amélioration prévue de la desserte (mise en service du Léman Express fin 2019), le fait que les employés habitent de moins en moins dans le canton ne permet pas de bénéficier pleinement de tous ces effets.

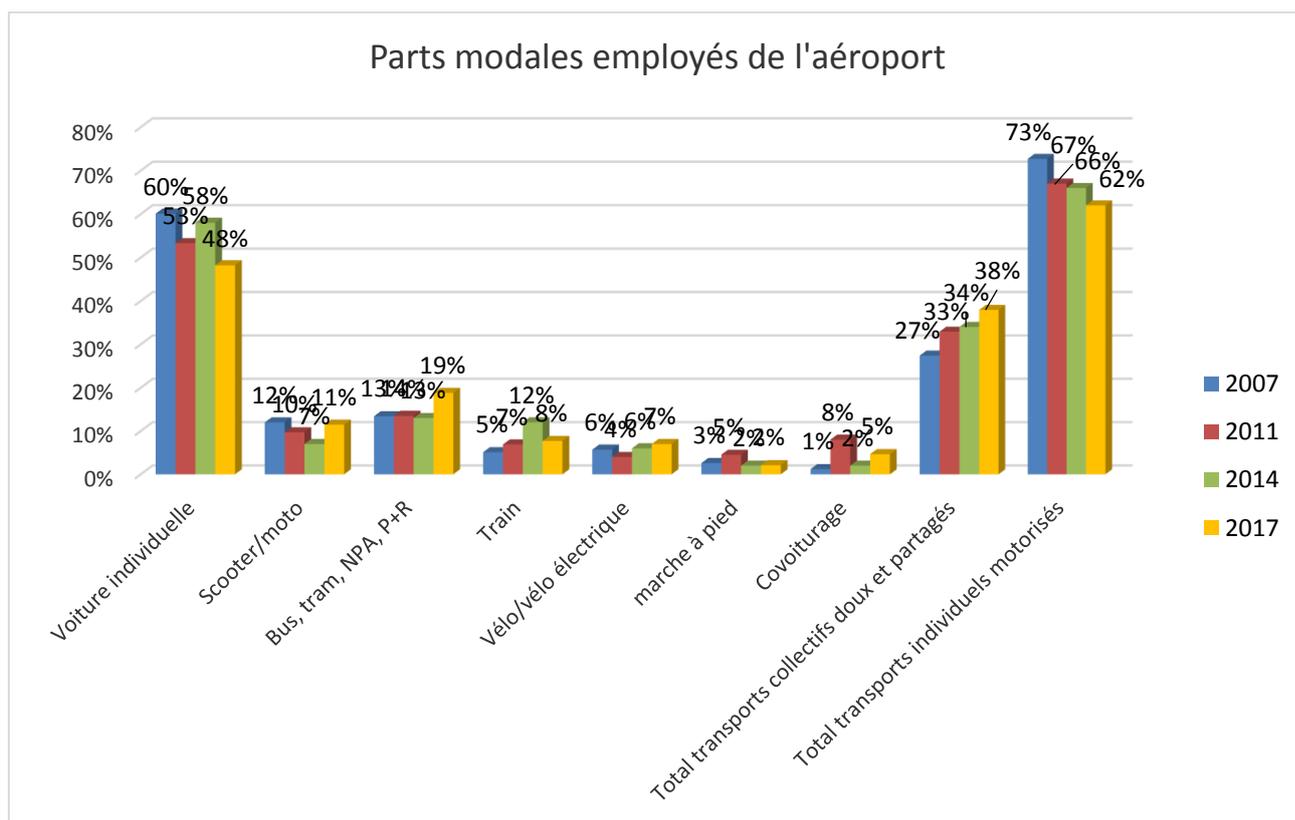


Tableau 3 : Évolution des parts modales employés depuis 2007

#### Remarques et suggestions sur le plan de mobilité

Nous avons reçu plus de 320 réponses à la question ouverte « avez-vous des suggestions et/ou remarques concernant le plan de mobilité de l'aéroport ».

Sujet	Nombre de réponses
NPA	53
Parking : attribution ou tarifs	32
Meilleure desserte TPG	26
Hors sujet	24
Infrastructures vélos	21
Critique générale du plan	20
Critères zones exclusions	19
Libre-circulation TPG	19
Plus de parkings	17
Manque d'information	16
Subventions	15
Navette parkings-aéroport	12
Remerciements	11
Sécurité	9
P+R	8
Véhicules électriques	8
Covoiturage	7
Organisation du travail	6

Le questionnaire comportait une autre question ouverte, dans la rubrique où était demandé si d'autres moyens étaient envisageables pour la personne, et si oui, quelles mesures pourraient l'inciter à utiliser ce mode de transport. Cette question a reçu beaucoup moins de réponses, car tout le monde n'envisageait pas un autre mode de transport. Les réponses recoupaient souvent, dans un même questionnaire, celle données à la question ouverte plus générale sur le plan de mobilité. Néanmoins, nous avons eu 48 réponses, qui se classifient ainsi :

Sujet	Nombre de réponses
Meilleure desserte TPG	15
Hors sujet	9
Infrastructures vélos	6
NPA	6
Subventions	6
Covoiturage	3
P+R	3

Par ordre décroissant du nombre de remarques, nous avons :

- NPA : Les deux tiers environ des suggestions représentent des demandes pour desservir des zones en plus ou augmenter les fréquences. Le tiers restant représente des demandes pour améliorer le fonctionnement (possibilité de réserver encore plus tard, taille des véhicules, problèmes de ponctualité).
- Parkings : essentiellement des demandes de tarifs moins chers, plus proches du lieu de travail, ou de critiques des critères d'attribution. En complément, demandes d'avoir plus de parkings, ou des critiques des critères des zones d'exclusion. Enfin, demande de navettes entre les parkings de l'aéroport et les lieux de travail.
- Amélioration de la desserte en transports publics : demandes d'amélioration en termes de fréquence et d'amplitude horaire. C'est un sujet sur lequel nous travaillons, mais où les progrès sont longs à obtenir.
- Infrastructures pour vélos : demandes de stationnements (plus de stationnements, stationnements sécurisés), de douches et casiers, et d'avoir des aménagements plus sûrs (pistes cyclables) dans la région de l'aéroport ou plus loin.
- Libre-circulation sur les bus dans la zone de l'aéroport : la moitié environ des réponses demande un agrandissement de la zone couverte par cette offre (ce que refusent absolument les TPG), et l'autre moitié concerne des employés de sociétés qui ne participent pas ou plus à cette offre, et qui demandent de pouvoir en profiter.
- Communication sur le plan de mobilité : les 16 réponses montrent que la communication est encore insuffisante. Certaines questions concernent des offres mises en place depuis plus de 10 ans (subventions sur les abonnements de train) mais qui ne sont toujours pas bien connues.
- Subventions : la majorité des réponses demandent des subventions plus élevées. Il y a également des demandes pour des subventions de vélos/vélos électriques/scooter électrique.
- Sécurité : les réponses concernent essentiellement les trajets à pied depuis les parkings éloignés, et le manque d'éclairage. Ces problèmes avaient déjà été traités il y a quelques années avec le safety office, mais il serait peut-être intéressant de refaire une action sur ce sujet.

L'ensemble des réponses est disponible dans un fichier Excel. Il a été distribué à différents services (parkings, espace publics, etc.). Il servira lors des réflexions pour l'amélioration du plan de mobilité.

### **Satisfaction et communication du plan de mobilité**

Les mesures les plus connues du plan de mobilité sont les abonnements de transport public à tarif réduit et les navettes personnels aéroport. Ces mesures ne sont pas connues par respectivement 16 % et 18 % des répondants. Ensuite, par ordre de mesure des plus connues aux moins connues viennent les abonnements de parking 60 h (25 % des répondants ne connaissent pas), la gratuité des bus dans la zone de l'aéroport (28 % des répondants ne connaissent pas), le site [gva.ch/mobilite](http://gva.ch/mobilite) (35 % des répondants ne connaissent pas). Plus de la moitié des répondants ne connaissent pas les avantages covoitureurs (55 %), les rabais chez les marchands de vélos (58 %) et le numéro 0 800 135 135 (66 %).

La satisfaction globale vis-à-vis du plan de mobilité n'est pas très élevée : 36 % des répondant sont satisfaits ou très satisfaits, 36 % sont ni satisfaits ni insatisfaits, et 27 % sont insatisfaits ou très insatisfaits. Au vu des réponses ouvertes, nous avons l'impression que ces « mauvais » chiffres de satisfaction englobent non seulement le plan de mobilité mais aussi la politique de restriction d'attribution des abonnements de parking. Ces mesures de restriction sont forcément impopulaires et sont reflétées par ces résultats.

### **Conclusion**

Cette quatrième enquête sur la mobilité des employés nous permet de mesurer l'impact du plan de mobilité sur une période de 10 ans. La part modale durable est ainsi passée de 27 % à 38 %, soit une progression d'environ 1 point par année. Dans le même temps, la part des employés résidant en Suisse a fortement diminué, passant de 82 % à 57 % (soit – 2.5 points par an). La France voisine étant peu desservie en transports en commun, cette répartition est défavorable à un report modal durable. Il faudra donc essayer de développer des outils proposant des alternatives aux personnes éloignées des transports publics, comme le covoiturage ou la mise en place de parkings décentralisés et desservis par des navettes. Enfin, de nouvelles campagnes de communication autour du plan de mobilité doivent être organisées, car l'enquête montre un manque de connaissance des mesures mises en place.